NAFTA

Rocznik XV　　CZERWIEC 1936　　Zeszyt 6

Caveant consules!

Sprawa zabezpieczenia swym krajom paliwa napędnego i olejów smarowych stanowi przedmiot stałej i najwyższej troski rządów wszystkich państw. Wiadomo, że otrzymuje się je z ropy naftowej.

Przemysł naftowy posiada dziś olbrzymie znaczenie dla całokształtu życia gospodarczego i cywilizacyjnego, a również dla celów wojskowych — ze względu na szerokie zastosowanie jego derywatów. Bez derywatów tych życie obecne żadną miarą obejść się nie może. Kraj, który nie ma benzyny i olejów smarowych, wojny prowadzić nie może i musi stać się pastwą wroga.

Wszędzie tam, gdzie tylko są choćby najmniejsze, całkiem nieraz słabe widoki na znalezienie złóż ropodajnych — prowadzone są w tym celu długotrwałe, mozolne i bardzo kosztowne prace poszukiwawcze. Wszystkie państwa łożą na ten cel w różnej formie — olbrzymie sumy pieniężne.

Kraje pozbawione własnego surowca naftowego są kalekami i znajdują się w sytuacji nieszczęśliwej, która w pewnej chwili zamienić się może w katastrofę i zakończyć tragicznie.

Sytuacja nasza pod tym względem jest o tyle lepsza, że kraj nasz posiada własne złoża roponośne oraz rozbudowane kopalnictwo naftowe — u siebie na miejscu.

Obecnie nasza produkcja naftowa przekracza w przecięciu dosyć nawet znacznie nasze własne potrzeby rynkowe. Nie znaczy to jednak, że mamy jej nadmiar; że możemy być zupełnie spokojni o naszą przyszłość naftową; że nie grozi nam brak derywatów naftowych i że jesteśmy zabezpieczeni w nie na przeciąg bardzo długiego czasu.

Kraj nasz zużywa w chwili obecnej w porównaniu z innemi krajami — tak minimalne ilości derywatów naftowych, że przynosi to nam wstyd i ujmę. Świadczy to bowiem o fakcie, że stoimy na bardzo niskim szczeblu życia gospodarczego i cywilizacyjnego. Sczasem jednak nastąpi pod tym względem zmiana i na ów moment musimy być przygotowani.

Musimy rozporządzać nietylko wystarczającą ilością surowca naftowego na bieżące codzienne nasze potrzeby, lecz również wystarczającemi rezerwami ropnemi w postaci nowych odkrytych i przygotowanych do eksploatacji terenów naftowych — na ten moment, gdy chłon-

ność naszego rynku wewnętrznego wzrośnie i zwiększy się nasze własne zapotrzebowanie, abyśmy je mogli pokryć bez trudu.

Przemysł naftowy jest przemysłem nigdy nie kończących się inwestycyj. Sprawa utrzymania produkcji naftowej na poziomie wystarczającym na bieżące potrzeby rynkowe i sprawa naftowych rezerw terenowych wymaga ciągłości wierceń w wysokim stopniu o charakterze poszukiwawczym. Wiercenia te są kosztowne — niezbędne są zatem na ten cel bardzo znaczne środki pieniężne. Są wielce ryzykowne — ponieważ znakomita ich większość kończy się bez rezultatu, czyli z wynikiem ujemnym.

W naszych warunkach wszelki żywszy ruch wiertniczy ma szanse rozwoju wyłącznie niemal w oparciu o własne środki przemysłu naftowego. Problem wierceń poszukiwawczych w skali szerokiej, jak tego wymaga nasza konieczność, najbardziej, jak wiadomo, ryzykownych — rozwiązany być może wyłącznie siłami własnemi tego przemysłu. Wymaga to odpowiednich warunków. W tym celu, ażeby sprostać temu zadaniu, przemysł naftowy musi być rentowny. Bieżąca produkcja musi pokryć koszty wiercenia z włączeniem ryzyka wiertniczego i bieżące koszty eksploatacji. Ale mało tego — musi jeszcze dostarczyć środków na dalsze wiercenia i na nieuniknione dalsze wiertnicze prace poszukiwawcze, a więc musi zawsze pozostawiać pewną wystarczającą nadwyżkę na te cele.

Jeżeli kopalnictwo naftowe stanie się nieopłacalne, to ustanie wszelki ruch wiertniczy, gdyż przemysł naftowy nie będzie miał pieniędzy na dalsze wiercenia, a na przypływ kapitałów zzewnątrz przemysłu w tych warunkach — również nie będzie można liczyć. Z tą chwilą katastrofa tego przemysłu stanie się rzeczą nieuniknioną.

Nasze kopalnictwo naftowe chyli się w zasadzie ku upadkowi. Stare otwory wiertnicze, liczne założone w dawnych latach kopalnie oraz całe złoża naftowe — wyczerpują się po długoletniej eksploatacji. Nasza produkcja naftowa spada z roku na rok. W roku 1930 wydobycie nasze wynosiło jeszcze ponad 66.276 cystern po 10.000 tonn — w roku 1935 już tylko 51.476 cystern.

Ruch wiertniczy u nas musi być zwiększony. Wiercenia muszą być prowadzone intensywnie. W miejsce starych wygasających otworów wiertniczych powstawać muszą nowe; na miejsce wyczerpujących się złóż ropodajnych muszą być odnalezione nowe — jeżeli niema zabraknąć nam surowca naftowego w chwili, gdy będziemy go więcej potrzebowali, i w momencie bodaj najbardziej krytycznym.

Polska jest krajem własnej produkcji naftowej, są w niej złoża ropodajne, jest własne w kraju położone kopalnictwo naftowe — ale wielka kwestja, czy mamy właśnie państwową politykę naftową tego rodzaju, któraby mogła być uważana za wyraz zdecydowanej woli Rządu jako całości, za którą stałby Rząd jako całość, nie jako osoby, lecz jako instytucja nadrzędna, powołana do kierowania państwem — politykę dokładnie ustaloną, konsekwentną i niewzruszalną w głównych założeniach. Pytanie to coraz częściej ciśnie się na usta i coraz natarczywiej — dziś już nawet bardzo natarczywie domaga się konkretnej i jasnej odpowiedzi. Odpowiedź na nie wcale nie jest łatwa. Sprawia w każdym razie sporo kłopotu, jeżeli ma być dokładna.

Postawienie sprawy w ten sposób wzbudzi być może zdziwienie w sferach rządowych. Wywody nasze spotkają się z pewnością z zaprzeczeniem z tej strony i z odpowiedzią, że twierdzenie nasze, zarzucające Rządowi brak wyraźnych wytycznych w dzie-

dzinie polityki naftowej, a zatem brak polityki naftowej w ogólności — pozbawione jest wszelkiej słuszności. Jako na dowód, że nie mamy racji — sfery te powołują się na tego rodzaju widome oznaki pozytywnej dla przemysłu naftowego państwowej polityki naftowej — jak ochrona celna i szereg innych poczynań rządowych w tej dziedzinie. Jużeśmy to słyszeli przy różnych okazjach.

Nie przeczymy, że znajdą się w tej polityce pewne momenty dodatnie. Nie zmienia to jednak w niczem postaci rzeczy i nie podważa w najmniejszym stopniu trafności naszego sądu o danej sprawie. Nam bowiem chodzi nie o pewne oderwane zjawiska, *lecz o taką politykę naftową, któraby tworzyła skończoną całość programową i opierała się na pewnych fundamentalnych i niewzruszalnych zasadach, od których jakiekolwiek odchylenia byłyby rzeczą niemożliwą, i któraby koordynowała wszelkie poczynania w kwestjach tego przemysłu i niwelowała wszelkie przeciwieństwa — w myśl ustalonej i przyjętej głównej zasady programowej.* A tego właśnie u nas niema. Tego z czem się dotychczas spotykamy, państwową polityką naftową w ścisłem i pełnem tego słowa znaczeniu nazwać nie można, dla braku tych wszystkich zasadniczych cech, o których piszemy wyżej. A przytem, jak wynika z obserwacyj — za tem, co się robi nie stoi Rząd z programem.

U nas może być mowa jedynie o polityce *resortowej.* Pieczę nad przemysłem naftowym sprawuje resort przemysłu i handlu. Resort ten *reprezentuje oddawna zupełnie skrystalizowany i jasno sformułowany kierunek polityki naftowej, który zasługuje w zupełności na nazwę programowego. Naczelnym punktem tej polityki jest stworzenie u nas jaknajlepszych warunków bytu dla kopalnictwa naftowego i dla jego dalszego rozwoju oraz dla wszelkiej inicjatywy wiertniczej.* Polityka tego resortu jest racjonalna i zgodna z naszym interesem państwowym i gospodarczym.

Niestety jednak odnosi się stale wrażenie, że polityka naszego ministerstwa przemysłu i handlu, które w poczuciu odpowiedzialności za los i przyszłość polskiego kopalnictwa naftowego, otacza ten przemysł opieką — natrafia ustawicznie na przeszkody ze strony innych resortów i jest przez nie paraliżowana. Poprostu wywraca się ją bez żadnego zastanowienia, przechodząc nad wszelkiemi argumentami do porządku dziennego.

Stan rzeczy jest obecnie taki, że jeżeli na terenie ministerstwa przemysłu i handlu przemysł naftowy znajduje zrozumienie dla swojej sytuacji i swoich spraw — to poza obrębem tego ministerstwa wszelkie, najbardziej nawet silne i przekonywujące argumenty, poparte niezbitym cyfrowym materjałem dowodowym — nie przemawiają nikomu do przekonania i zazwyczaj trafiają w próżnię. Nikt się z niemi nie liczy. Położenie przemysłu naftowego, tak naprawdę — nikogo nie obchodzi.

Spotykamy się z taką niesłychaną ignorancją w sprawach naftowych u różnych osób, które z racji swojego stanowiska decydują w najważniejszych dla tego przemysłu kwestjach, że aż strach bierze, gdy się o tem pomyśli.

Przez brak zastanowienia w połączeniu z ignorancją, zadano temu przemysłowi

niejeden już dotkliwy cios. Obdarowano przemysł naftowy mieszanką spirytusową, obciążono podatkiem drogowym benzynę i olej gazowy, opodatkowano ten przemysł na różne sposoby, gdzie i jak się tylko dało, zniżono mu wielokrotnie ceny — wszystko w imię jakiejś konieczności i niby dla czyjegoś dobra. Zapomniano zgoła o tem, że przemysł ten, to jedna wielka konieczność — konieczność nie do zastąpienia.

Jeżeli chodzi o wszelkiego rodzaju obciążenia, to przemysł ten stanowi doprawdy niezwykły wyjątek i wdzięczne pole do popisu oraz umiłowany teren dla wszelkiego rodzaju nieprawdopodobnych pomysłów. Odnosi się często wrażenie, że w wyobraźni licznych niestety osób — przemysł naftowy istnieje poto jedynie, aby było skąd czerpać na łatanie różnych dziur, niezawsze w interesie publicznym.

Obecnie żąda się od przemysłu naftowego zniżenia ceny benzyny. Z żądaniem tem wystąpiła Komisja motoryzacyjna w imię motoryzacji kraju. Jest to jednak rzeczą niesłychaną i szczytem lekkomyślności, ażeby motoryzując kraj — niszczyć równocześnie przemysł dla motoryzacji najistotniejszy, który ma zaopatrywać ją w paliwo napędne i w oleje smarowe.

Jest to żądanie o tyle jeszcze nierozsądne, że zniżka taka nie przyniesie żaunych korzyści automobilizmowi, zada natomiast już ostateczny cios przemysłowi naftowemu.

Jeżeli ten przemysł przeznaczony został na zagładę — wbrew wszelkiemu rozsądkowi i najżywotniejszym interesom kraju z wyraźnem narażeniem na szwank naszej zdolności obronnej, to operację tę należy przeprowadzić odrazu, w sposób humanitarny — a nie rozkładać jej na raty.

Pozbawiono przemysł naftowy w różny sposób — miljonowych sum obrotowych i inwestycyjnych, których brak mu obecnie na rozwinięcie ruchu wiertniczego w skali szerokiej. Dziś już nie pora na nowe ciężary pod tą czy inną nazwą lub formą. Przemysł ten jest obecnie już tak wyczerpany, że ratowanie podstaw jego egzystencji staje się pilną koniecznością — jeżeli problem naszej samowystarczalności w paliwie napędnem ma być przez ten przemysł rozwiązany. Nikt bowiem inny, poza tym przemysłem — problemu tego nie rozwiąże.

Może przecież i w Polsce znajdzie się ktoś, kto wejrzy w te sprawy i położy kres temu wszystkiemu, co się obecnie dzieje — nietyle w interesie tego przemysłu, co w interesie ogólno-państwowym.

Caveant consules!

Przeciw obniżce ceny benzyny

Wobec niepokojących wiadomości o zamierzonej obniżce ceny benzyny, Związek Polskich Przemysłowców Naftowych odniósł się telegraficznie do czynników miarodajnych z przedstawieniem w tej sprawie. Stosowny telegram wysłany został: Panu Premjerowi Generałowi Sławoj-Składkowskiemu, Panu Wicepremjerowi inż. Kwiatkowskiemu, Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu A. Romanowi, Panu Ministrowi Komunikacji Ulrychowi i Panu Ministrowi Spraw Wojskowych Generałowi Kasprzyckiemu. Telegram zawiera następującą treść:

W prasie codziennej pojawiła się wiadomość o zamierzonej obniżce ceny benzyny. Pod wpływem tych wiadomości zapanował w przemyśle naftowym nastrój wybitnie przygnębiający.

Gdyby do tej obniżki doszło, to sytuacja przemysłu naftowego stałaby się już zupełnie beznadziejna, gdyż przemysł ten znieść jej nie zdoła.

W grupie mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych zapanowały nastroje paniczne. Zachodzi bowiem obawa, że cena ropy naftowej może być zniżona.

Cena obecna daje zaledwie skromne możliwości eksploatacji kopalń i prowadzenia dalszych wierceń, nieodzownych dla życia produkujących przedsiębiorstw.

W wypadku jej obniżenia w konsekwencji obniżenia ceny benzyny, byt licznych mniejszych wiercących przedsiębiorstw kopalnianych, które w liczbie ogólnej stanowią poważny odłam przemysłu naftowego i należą nieomal wszystkie do kapitału krajowego, zostałby zdecydowanie zagrożony.

Wszelkie wiercenia za ropą stałyby się niemożliwością. Ustanie zaś lub choćby tylko osłabienie ruchu wiertniczego — musiałoby sprowadzić katastrofę polskiego kopalnictwa naftowego, gdyż w naszych warunkach wiercenia stanowią podstawę egzystencji tego kopalnictwa i są nieuniknione.

Związek Polskich Przemysłowców Naftowych uważa za swój obowiązek przestrzec przed projektowaną obniżką ceny benzyny i prosi o przeciwstawienie się tym, nieobliczalnym w skutkach i wybitnie szkodliwym, rujnującym kopalnictwo naftowe — zamierzeniom.

Zniżka ceny benzyny nie przyniesie prawie żadnych korzyści automobilizmowi, narazi natomiast przemysł naftowy na wielkie straty i wyrządzi w kopalnictwie naftowem szkody, które nie dadzą się już powetować ani odrobić.

Przemysł naftowy u Pana Ministra A. Romana

Od jakiegoś czasu zaczęły rozchodzić się pogłoski, że sfery rządowe noszą się z zamiarem doprowadzenia do zniżki ceny benzyny. Początkowo nie dawano temu wiary w przemyśle naftowym, gdyż nie przypuszczano, ażeby Rząd zdecydował się na pociągnięcie, któreby wprowadziło przemysł naftowy w sytuację bez wyjścia. Okazało się niestety, że niema nic nieprawdopodobnego, i że pewne czynniki oficjalne, zupełnie nieodpowiedzialne za ten przemysł i nieorjentujące się w całokształcie jego zagadnień, nie licząc się całkiem z sytuacją tego przemysłu i nie wdając się zupełnie w jej ocenę — przygotowują w ciszy swych gabinetów tę zniżkę, aby ją przemysłowi naftowemu narzucić. Dowiedziawszy się o tem, przedłożył przemysł Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu A. Romanowi bogaty dowodowy materjał cyfrowy, wykazujący absolutną niemożność zniżenia ceny benzyny w obecnej bardzo ciężkiej sytuacji przemysłu naftowego. Równocześnie zwrócił się ten przemysł z prośbą do Pana Ministra Romana o przyjęcie delegacji przemysłu w tej sprawie, celem bliższego jej oświetlenia.

Jak nas poinformowano u źródła — Pan Minister Roman przyjął przedstawicieli prze-

mysłu naftowego dnia 5 czerwca b. r. w obecności dyrektora departamentu górniczo-hutniczego p. Cz. Pechego i naczelnika wydziału nafty p. inż. H. Friedberga. W delegacji wzięły udział przez swych przedstawicieli wszystkie odłamy przemysłu, a mianowicie prezes inż. S. Dażwański, dyr. F. Goldhammer, prezes inż. Wiktor Hłasko, dyr. Lewandowski, dyr. dr S. Schaetzel, dyr. inż. L. Sztolcman, inż. M. Szydłowski, dr F. Tauber, dyr. W. Waligóra, dyr. inż. D. Wandycz, prezes inż. M. Wieleżyński oraz z przemysłu czysto kopalnianego, zorganizowanego w Związku Polskich Przemysłowców Naftowych — wiceprezes H. Mikuli, dyr. J. Szlemiński i wicepr. J. Winiarz. Obecni byli również posłowie: dr Jerzy Kozicki i dr B. Wojciechowski.

Do Pana Ministra Przemysłu i Handlu A. Romana przemówił imieniem całości przemysłu naftowego p. prezes inż. Wiktor Hłasko. Podziękowawszy za przyjęcie delegacji zaznaczył na wstępie, że reprezentowany jest cały przemysł naftowy, a mianowicie przemysły: wielki produkcyjno - rafineryjny, czysto kopalniany, wielki czysto rafineryjny, mały produkcyjno rafineryjny i czysto rafineryjny oraz gazolinowy, dodając, że w zasadzie reprezentowany jest również i handel, ponieważ oprócz przemysłu czysto kopalnianego, prawie wszystkie pozostałe firmy rozporządzają własnemi organizacjami handlowemi.

Przechodząc do meritum sprawy wymienił wszystkie charakterystyczne cechy polskiego przemysłu naftowego. Wskazał na konieczność stałych inwestycyj w tym przemyśle w postaci wierceń tak pionierskich jak i na odkrytych już terenach. Oznajmił, że polski przemysł naftowy od lat całych już nie rozporządza dostatecznemi środkami nietylko na dalszy rozwój, ale także na podtrzymanie swej bieżącej produkcji, dodając, że fakt ten stał się bezpośrednią przyczyną spadku wydobycia ropy naftowej, który przybrał zastraszające rozmiary. Mówił dalej, że przemysł ten od całego szeregu lat nie jest już przemysłem rentownym, gdyż światowy kryzys gospodarczy i spadek konsumcji w kraju, a zwłaszcza serja obniżek cen najważniejszych produktów — podważyły ostatnio podstawy jego egzystencji. Zwrócił również uwagę na bardzo niezdrowy i niebezpieczny objaw tego rodzaju, że przemysł naftowy zmuszony był, wskutek malejących w zastraszający sposób wpływów z utargu w ciągu ostatnich 6 lat — ograniczać coraz bardziej prace wiertnicze, które doprowadzone zostały w ten sposób do granic krańcowości. Przemysł, zachwiany wyraźnie w podstawach swej egzystencji — nie ma możności rozwijania ekspansywnego ruchu wiertniczego i wykonuje wiercenia jedynie w skromnym zakresie, w ramach umów i obligów wiertniczych. Objaśnił następnie, że skoro wszystkie te restrykcje i kompresje nie pomogły, musiał przemysł naftowy sięgnąć do własnych substancyj i uciec się, przed miesiącem zaledwie — do olbrzymich obniżek zarobków swoich pracowników umysłowych, wskutek strat poniesionych na przeprowadzonej w grudniu ub. r. zniżce ceny nafty świetlnej.

Zaledwie zdołał przemysł naftowy — mówił dalej p. prezes Hłasko — przy pomocy często drastycznych i szkodliwych dla rozwoju tego przemysłu — środków, zmniejszyć z trudem rosnące bezustannie deficyty, a już na nowo grozi mu radykalne poderwanie tego nowego „status quo" przez propagowaną obniżkę ceny benzyny, którą zamierza się przeprowadzić mimo, że już dwukrotnie, zarówno w roku 1934 jak i w roku 1935 — zapewniano przemysł naftowy ze strony czynników oficjalnych w sposób jaknajbardziej kategoryczny, że ofiary, jakich od tego przemysłu ówcześnie zażądano — będą ostatnie.

Oświadczył też w dalszym ciągu, że przemysł naftowy w licznych przedstawieniach i memorjałach składanych od szeregu lat ministrom i kolejnym szefom ówczesnych rządów — wskazywał na groźnie kształtującą się sytuację tego, tak ważnego dla obrony kraju przemysłu, prosząc równocześnie z naciskiem o dokładne i wszechstronne zbadanie jego sy-

tuacji i ofiarowując na dowód, że tak jest — wszystkie swoje księgi i bilanse. Lecz z brzmienia wywodów p. prezesa Hłaski wynikało, że zamiast z pomocą, każdy kolejny rząd przychodził do tego przemysłu z żądaniem coraz to nowych ofiar, wskutek czego sytuacja przemysłu naftowego stawała się z dnia na dzień coraz to trudniejsza.

Oznajmił zarazem, że w chwili obecnej gdy Komisja motoryzacyjna wysuwa i propaguje za pośrednictwem prasy zagadnienie obniżki ceny benzyny, przemysł naftowy zmuszony jest przeciwstawić się z całą stanowczością tego rodzaju tendencji, chociaż dotychczas godził się dobrowolnie, mimo ciężkiej sytuacji — na obniżkę cen. Wyczerpał już bowiem wszystkie możliwe i niemożliwe źródła dla tego celu i nie stać go już na żadne nowe ofiary, gdyż niema już z czego dawać.

Z oświadczenia p. prezesa Hłaski wynikało, że na wypadek dalszego pogorszenia sytuacji przemysłu naftowego w ten sposób, któraby musiała wtrącić ów przemysł w położenie bez wyjścia—nie dałoby się uniknąć groźnych i niepożądanych komplikacyj w tym przemyśle.

Podniósł przy tej sposobności, że rozwój konsumcji nafty świetlnej wykazał dowodnie, że dwukrotna poważna obniżka ceny nafty nie przyniosła w rezultacie wzrostu spożycia, przysporzyła natomiast strat przemysłowi naftowemu i obniżyła standing jego żywotności i rozwoju.

Dał wyraz przeświadczeniu, że akcja Komisji motoryzacyjnej, zmierzająca do osiągnięcia zniżki ceny benzyny kosztem przemysłu naftowego — wynika z nieznajomości struktury tego przemysłu i obecnej jego sytuacji. Podkreślił z naciskiem, że przemysł naftowy powinien skrzepnąć na rozwoju motoryzacji i rozwinąć się tak, aby mógł sprostać zadaniom w chwili, gdy motoryzacja rozwinie się i przybierze szerokie rozmiary, a także w czasie, gdy będzie tego wymagała obrona kraju. Tymczasem — dodał — pragnie się błędnie oprzeć motoryzację na zniszczeniu najistotniejszego źródła jej energji, czem jest bezsprzecznie płynne paliwo.

Stwierdził, że chociaż zagadnienie motoryzacji interesuje żywo przemysł naftowy — to jednak zmuszony jest oświadczyć imieniem tego przemysłu, że przemysłu naftowego nie stać absolutnie na sfinansowanie zagadnienia motoryzacji z wyłuszczonych wyżej powodów. Zgłosił jednak gotowość poczynienia przez przemysł pewnych zniżek z nadwyżki, jaką przemysł osiągnie ze wzrostu konsumcji benzyny w kraju pod wpływem postępu motoryzacji — w miarę jak konsumcja ta będzie się podnosić.

Pod koniec zwrócił się do Pana Ministra Romana z prośbą o zapoznanie się z zestawieniami i materjałami cyfrowemi przedłożonemi przez przemysł do zbadania departamentowi górniczo-hutniczemu ministerstwa, ilustrującemi obecną sytuację przemysłu naftowego, oświadczając równocześnie, że w celu sprawdzenia ich prawdziwości stawia przemysł do dyspozycji ministerstwa wszystkie swoje księgi i dokumenty. Dał wyraz na ostatku — pełnej nadziei, a nawet pewności, że Pan Minister Roman roztoczy opiekę nad przemysłem naftowym i po zaznajomieniu się z przedłożonym i zebranym materjałem dowodowym — przeciwstawi się wszelkim zgubnym dla tego przemysłu tendencjom.

Z odpowiedzi Pana Ministra Romana na przemówienie prezesa inż. Hłaski wynika, że stosunek Pana Ministra do przemysłu naftowego jest zupełnie pozytywny i opiera się na całkowitem zrozumieniu jego ciężkiego położenia. Pan Minister oznajmił, że jego zadaniem, jako Ministra, jest stworzenie warunków dla rozwoju przemysłu naftowego, i że tej zasady będzie przestrzegał.

P. dr S. Schaetzel w krótkich wywodach dał obraz związku, jaki istnieje między przemysłem naftowym a zagadnieniem motoryzacji. Podniósł, że tak jak przemysł ten bez motoryzacji obejść się nie może, tak samo motoryzacja jest nie do pomyślenia bez paliwa. Pod

kreślił również, że ewentualna obniżka ceny benzyny dałaby automobilizmowi tylko bardzo nieznaczne oszczędności, gdyż koszt paliwa wynosi wszystkiego 13—19% ogólnych kosztów eksploatacji wozu, w zależności od jego wielkości. Wskazał też na to, w początkowej fazie motoryzacji przemysł będzie się musiał liczyć z pewnym ubytkiem w utargu benzynowym, gdy w miejsce starych wozów wejdą nowe, potrzebujące znacznie mniej paliwa. Powołał się na końcu na stosunki panujące pod tym względem w Niemczech, gdzie stosuje się zasadę: tani samochód, aby go kupowano — drogie paliwo, aby je wytwarzano.

P. H. Mikuli, oznajmiwszy, że mówi imieniem Związku Polskich Przemysłowców Naftowych, grupującego w sobie przemysł czysto kopalniany — oświadczył mniejwięcej co następuje: Obniżenie ceny benzyny odbiłoby się niewątpliwie na cenie ropy. Dałoby to w rezultacie zanik wierceń i przekreśliłoby dotychczasowe wytyczne polityki naftowej ministerstwa przemysłu i handlu, która wyraziła się ostatnio w utworzeniu Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego. Zapomina się ciągle, że z naftowym przemysłem kopalnianym połączone jest wielkie ryzyko. Każde przedsiębiorstwo kopalniane z chwilą, gdy wiercenie zawodzi, narażone jest na bardzo wysokie straty. Straty te są nieuniknione, gdyż wiercenia suche są częstem i zupełnie naturalnem zjawiskiem w wiertnictwie naftowem.

Cena ropy stanowi podstawowy warunek zarówno podtrzymania dotychczasowej produkcji naftowej, jak również rozwoju wiertnictwa naftowego. Jeżeli wiercenia nie będą się przynajmniej jako tako opłacały, to ich nie będzie. Ruch wiertniczy i eksploatacja kopalń, uzależnione są zatem w zupełności od dobrej ceny ropy, która musi mieć widoki trwałości. Co do tego musi panować pewność w przemyśle naftowym. Wszelka niepewność działa ujemnie i paraliżująco na ruch wiertniczy. Zasada ta była dotychczas przez czynniki ministerjalne — uznawana i w zupełności przestrzegana.

Obecna cena ropy umożliwia zaledwie eksploatację i z trudem wystarcza na prowadzenie wierceń — w skromnych jednakże rozmiarach, absolutnie w naszych warunkach niewystarczających. To też jakakolwiek obniżka ceny ropy musiałaby sprowadzić nieuchronnie niemal zupełny zastój w wiertnictwie naftowem, co zaważyłoby katastrofalnie na przyszłości polskiego przemysłu naftowego, albowiem egzystencja tego przemysłu związana jest ściśle z wierceniami. Ustanie wierceń, to początek końca kopalnictwa naftowego, stałą bowiem cechą tego przemysłu są wiercenia, których nigdy zaprzestać nie można.

Przedstawiciele przemysłu naftowego wyszli od Pana Ministra Przemysłu i Handlu A. Romana, pełni dobrej myśli i wiary w przyszłość, gdyż z wywodów Pana Ministra wynikało, że nie pójdzie on na żadne pociągnięcia tego rodzaju, któreby przyniosły przemysłowi naftowemu wyraźną szkodę i nie dały się gospodarczo uzasadnić. Czy jednak słusznie, i czy ten optymizm nie był przedwczesny, czy nie spotka tego przemysłu jeden więcej zawód — to się okaże w najbliższej przyszłości.

Błędne rachuby

Jak dalece błędne są przypuszczenia, że obniżka ceny benzyny posiada duże znaczenie dla rozwoju motoryzacji, i jak bardzo dotkliwe straty poniósłby wskutek tej obniżki przemysł naftowy — świadczy o tem poniższe zestawienie cyfrowe:

I. Ogólny zbyt krajowy benzyny i gazoliny wynosił w roku kalendarzowym 1935 — 6.616 cyst., z czego wypada:

1) na cele wojskowe	882 cyst.
2) „ „ lotn. cywilnego	120 „
3) „ „ przemysłowe	400 „
4) „ „ napędowe	5.214 „
Razem	6.616 cyst.

II. Dla celów napędowych zużyto:

1) spirytusu — firmy naftowe	364 cyst.	
Drago	120 „	484 cyst.
2) benzolu		600 „
3) benzyny i gazoliny jak wyż.		5.214 „
Razem		6.298 cyst.

III. Wyżej wykazaną ilość produktów skonsumowanych dla celów napędowych przeliczamy na litry i uzyskujemy:

1) spirytusu	484 cyst.	o c. g. 800	6,050.000 ltr.
2) benzolu	600 „	o c. g. 880	6,820.000 „
3) benzyny i gazoliny	5.214 „	o c. g. 730	71,430.000 „
Razem	6.298 cyst. co równa się 84,300.000 ltr.		

IV. Stan pojazdów mechanicznych w Polsce na dniu 1 stycznia 1936 r. (wg. dat. Min. Kom.)

1) samochodów osobowych	13.862 sztuk
2) dorożek samochodowych	4.298 „
3) autobusów	1.499 „
4) motocykli	8.395 „
5) samochodów ciężarowych	5.000 „
6) innych pojazdów mechan.	1.075 „
Razem	34.129 sztuk

V. Przyjąwszy teoretyczną konsumcję 1-go samochodu osobowego na 100 określamy konsumcję:

1-nej dorożki samochodowej	na 150
1-go autobusu	„ 300
1-go samochodu ciężarowego	„ 200
1-go motocykla i innych	„ 50

Temsamem z wykazanej wyżej w p. III. ogólnej konsumcji dla celów napędowych w ilości 84,300.000 litrów skonsumowały:

1) samochody osobowe	29,555.580
2) dorożki samochodowe	13,740.900
3) autobusy	9,584.910
4) samochody ciężarowe	21,319.470
5) motocykle	8,952.660
6) inne pojazdy	1,146.480

czyli:

1 samochód	2.132	litrów rocznie
1 dorożka	3.197	„ „
1 autobus	6.394	„ „
1 samochód	4.294	„ „
1 motocykl	1.066	„ „
1 pojazd	1.065	„ „
Razem	84,300.000	litrów rocznie

VI. Ewentualna obniżka ceny benzyny o 1 grosz na litrze obciążyłaby:

1) Przemysł naftowy 6.616 cyst. c. g. 730 równa się 90,014.000 ltr.	**czyli zł.**	**900.140.—**
2) Dyrekcję Państwowego Monopolu Spirytusowego 6,050.000 ltr.	czyli zł.	60.500.—
3) Związek Koksowni 6,820.000 ltr.	czyli zł.	68.200.—
Razem		zł. 1,028.840.—

VII. **Na obniżce benzyny o 1 grosz zyskałyby natomiast** (vide p. V.).

1) 1 samochód osobowy	zł. 21.32 rocznie
2) 1 dorożka samochodowa	„ 31.97 „
3) 1 autobus	„ 63.94 „
4) 1 samochód ciężarowy	„ 42.94 „
5) 1 motocykl	„ 10.66 „
6) 1 inny pojazd	„ 10.65 „

Koszty eksploatacji samochodu

W posiadaniu naszem znalazła się kalkulacja kosztów eksploatacji samochodu, oparta na wiarogodnych materjałach źródłowych. Kalkulacja ta przedstawia się następująco i dotyczy wozów nowych, małolitrażowych, które sczasem wejdą w obieg w miejsce wozów dotychczasowych, jak wiadomo — w przytłaczającej większości już zupełnie zużytych:

Do kalkulacji przyjęto dwa rodzaje sa-

mochodów o wymienionych niżej własnościach:

I. wóz lekki, 4-cylindrowy, około 1 do 1½ litrów pojemności cylindrów. Cena nabycia wozu Zł. 8.000.—, amortyzacja 5-cioletnia, z tem, że wóz ten po 5 latach przedstawiać jeszcze będzie 20% swej wartości pierwotnej, t. j. że amortyzacja dotyczy tylko 80% wartości wozu. Roczny przebieg przyjęto na 10.000 km, t. j. zużycie benzyny na 1.000 litrów. W alternatywie przyjęto w miejsce szofera za Zł. 150.— miesięcznie koszt mycia wozu po Zł. 40.— miesięcznie.

II. wóz średni, 6-cylindrowy, około 2 do 2½ litra pojemności cylindrów. Cena nabycia wozu Zł. 15.000.—, do amortyzacji 5-cio letniej przyjęto jak wyżej tylko 80% wartości wozu. Roczny przebieg przyjęto na 12.000 km, t. j. przy zużyciu benzyny po 14 litrów na 100 km 1.680 litrów. W alternatywie przyjęto w miejsce szofera za zł. 200.— miesięcznie, koszt mycia wozu po zł. 50.— miesięcznie.

Koszty eksploatacji rocznie	I. samochód	II. samochód
Amortyzacja 5-cioletnia	Zł. 1.280.—	Zł. 2.400.—
Ubezp. od odpowiedzialn. cywilnej	„ 300.—	„ 300.—
Ubezp. od ognia	„ 250.—	„ 450.—
Garaż	„ 360.—	„ 360.—
Szofer (mies. zł. 150 i zł. 200)	„ 1.800.—	„ 2.400.—
Benzyna po 68 groszy	„ 680.—	„ 1.140.—
Olej smarowy	„ 50.—	„ 70.—
Pneumatyki	„ 160.—	„ 180.—
Różne: świece, żarówki, akumulator i t. p.	„ 50.—	„ 80.—
Części wymienne i remonty	„ 300.—	„ 400.—
Eksploatacja z szoferem	Zł. 5.230.—	Zł. 7.780.—
Eksploatacja bez szofera	Zł. 3.910.—	Zł. 5.980.—

Obniżka ceny benzyny o 1 grosz na litrze dałaby w efekcie rocznie:

wóz I. Zł. 10.—, t. j. w stosunku do sumy kosztów eksploatacji z szoferem 0,20%
bez szofera 0,25%

wóz II. Zł. 16.80, t. j. w stosunku do sumy kosztów eksploatacji z szoferem 0,22%
bez szofera 0,28%

a więc kwoty nawet przy kilkogroszowej obniżce ceny zupełnie nieznaczne.

Ś. p. inż. Kazimierz Gąsiorowski

Dnia 15 maja b. r. zmarł we Lwowie inż. Kazimierz Gąsiorowski w wieku lat 80.

Zmarły urodził się w roku 1856. W roku 1876 ukończył szkołę realną w Krakowie, gdzie zdał maturę, poczem udał się na studja górnicze do Leoben, które chlubnie ukończył w roku 1882.

Po ukończeniu studjów wstąpił do przemysłu naftowego jako inżynier górniczy. Początkowo pracował w Steinfelsie koło Bandrowa, zaś w roku 1883 objął kierownictwo szybów woskowych Galicyjskiego Banku Kredytowego. W roku 1886 zorganizował szkołę górniczą w Borysławiu, kształcącą dozorców kopalni wosku ziemnego, która następnie — w roku 1897 — zamieniona została na szkołę wiertniczo-górniczą. Do roku 1903 pełnił bezinteresownie funkcje dyrektora tej szkoły.

W roku 1887 rozpoczął i prowadził w Borysławiu działalność jako rządowo upoważniony inżynier górniczy.

Poświęcał się również pracom społecznym. Zorganizował „Kasę Bracką" na kopalni wosku ziemnego i stał na jej czele, jako prezes, do chwili wyjazdu z Borysławia w roku 1903. Stał również na czele Komitetu budowy rzymsko-katolickiego kościoła w Wolance, koło Borysławia. Dzięki Jego usilnym staraniom, budowa tego kościoła ukończona została w roku 1904.

Ś. p. inż. Gąsiorowski był przez wiele lat członkiem Rady Powiatowej w Drohobyczu, w pracach której brał bardzo żywy udział, a nadto brał zawsze bardzo czynny udział we wszystkich pracach nad wzmocnieniem żywiołu polskiego i rozwojem gospodarczym ziem południowo-wschodnich.

Gdy w roku 1884 weszła w życie ustawa naftowa, starał się wszelkiemi siłami o wyda-

nie przepisów górniczo-policyjnych, które miały położyć kres rabunkowej gospodarce w kopalnictwie wosku ziemnego.

Od roku 1905 brał czynny i żywy udział w pracach Komitetu powołanego dla reformy ustawy naftowej, która obowiązuje do dziś dnia. Ustawa ta wydana została w roku 1908.

W roku 1908 kierował bezinteresownie budową zbiorników na ropę w Popielach, koło Borysławia.

W roku 1913 wybrany został prezydentem nowozorganizowanej Izby Inżynierskiej we Lwowie. Mandat ten piastował do ostatniej chwili swego życia, ciesząc się ogólnem poważaniem i pełnem zaufaniem na tem stanowisku.

Po odzyskaniu przez nas niepodległości poświęcał wiele czasu i całą swoją wiedzę fachową sprawom przemysłu naftowego i górnictwa w ogólności. Zajmował się również organizacją władz technicznych w Polsce.

Od roku 1920 pracował wytrwale nad problemem Izb Inżynierskich oraz nad uprawnieniem inżynierów do samodzielnego wykonywania zawodu inżyniera w Polsce. Nie danem Mu jednak było doczekać się realizacji tych Jego planów.

Interesowała Go bardzo żywo dziedzina wszelkich ustaw gospodarczych, zwłaszcza naftowych i górniczych. Brał czynny udział w pracach nad nowem prawem przemysłowem oraz nad projektem ustawy górniczej. Był zdecydowanym wyznawcą zasady pełnej i niesfałszowanej „swobody górniczej" w przemyśle naftowym i dążył do oparcia nowego prawa naftowego na tej zasadzie. W Swoich uwagach do projektów ustawy górniczej i naftowej — stał na stanowisku wprowadzenia do nich zasad solidaryzmu zawodowego pracodawców i pracowników. Uważał bowiem, że górnictwo ze swoją wielowiekową tradycją — nadaje się najbardziej do tego rodzaju prób modyfikujących ustrój społeczny.

Ś. p. Prezes Gąsiorowski znany był pozatem z gorącego patrjotyzmu i z tego, że zawsze i chętnie pracował nad wzmocnieniem polskości w tej połaci kraju. W czasach zaborczych dążył wytrwale do odzyskania niepodległości Polski.

Zmarły w Swej przeszło 50-letniej pracy tak zawodowej jak również społecznej i narodowej — położył wielkie zasługi dla kraju i zasłużył Sobie na wdzięczną pamięć ze strony społeczeństwa i przyszłych pokoleń.

Dla Swych niepospolitych zalet serca i umysłu cieszył się ś. p. Prezes Gąsiorowski serdeczną sympatją i głębokim szacunkiem wśród wszystkich, którzy Go znali i z Nim się kiedykolwiek stykali. Toteż wiadomość o Jego śmierci spotkała się z żalem ogólnym.

Cześć pamięci zasłużonego Obywatela!

MOTORYZACJA

W nr. 17 z dn. 10. VI. b. r. dwutygodnika „Polityka Gospodarcza" znajdujemy następującą ciekawą wzmiankę powtórzoną przez to czasopismo za „Gazetą Polską" — noszącą tytuł „Na manowcach „motoryzacji":

> „Gazeta Polska" słusznie napisała: nasza polityka motoryzacji może uchodzić za podręcznikowy przykład „idealnie złej polityki gospodarczej". Dodamy do tego: punktem centralnym tej polityki było uprzywilejowane stanowisko Państwowych Zakładów Inżynierji, którym stworzono sztuczny monopol importu samochodów lub części samochodowych marki „Fiat".
>
> W ostatniem sprawozdaniu N. I. K. P. za okres 1934/35 Izba Kontroli zwróciła uwagę na uciążliwe dla Skarbu Państwa warunki umowy z firmą „Polski Fiat" w sprawie sprzedaży samochodów tej marki: wymieniona spółka pobiera, zgodnie z umową, wysoką prowizję również od wozów, dostarczanych bezpośrednio przez P. Z. Inż. dla wojska i innych instytucyj państwowych. Stwierdzono, że z tytułu sprzedanych w ten sposób samochodów P. Z. Inż. wypłaciły wspomnianej firmie w 1933 roku kwotę 501.444,82 zł. i w r. 1934 — 409.035,87 zł.
>
> Jak wiadomo, P. Z. Inż. sprowadzają z zagranicy bez cła wozy marki „Fiat" i sprzedają je jako polskie za pośrednictwem spółki „Polski Fiat". Jak się obecnie dowiadujemy, prowizję płacą P. Z. Inż. nawet w takich wypadkach, kiedy dostawa następuje bezpośrednio, t. j. z ominięciem aparatu handlowego spółki „Polski Fiat". Mamy więc dość oryginalną sytuację. Z jednej strony państwo zapewniło drogą odpowiednich stawek taryfy

celnej quasi - monopol samochodem „Fiata", które zostały od cła zwolnione, a jednocześnie to samo państwo płaci prowizję za samochody tej samej marki, które sprowadza dla własnych potrzeb.

W tych warunkach dość melancholijnie brzmi konkluzja N. I. K. P., iż „uzyskanie zwolnienia Skarbu Państwa na przyszłość od tych opłat (drogą odpowiedniej zmiany warunków omawianej ustawy) pozwoliłoby na obniżenie cen, płaconych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych za sprzęt samochodowy".

Zapewne jeszcze rozsądniej byłoby — wogóle nie zawierać takiej umowy."

PRZEGLĄD PRASY

W „Ilustrowanym Kurjerze Codziennym" w nr. 162 z dn. 12 czerwca 1936 r. pojawił się artykuł p. S. Weitza zatytułowany: „O skoordynowanie prac promotoryzacyjnych. Czy obniżka cen benzyny spełni zadanie?".

Po krótkim wstępie na ten temat, pisze autor co następuje:

„Jest poniekąd regułą, że do bardziej zawiłych problemów należy podejść względnie rozwiązać je prostemi środkami, działającemi bezpośrednio na rozum i kieszeń szerszych warstw społeczeństwa. Takim uproszczonym środkiem rozwiązania zagadnienia motoryzacji wydaje się być cena samochodu, dostosowana do siły nabywczej nawet średnio zamożnych warstw ludności. Rozwój motoryzacji nie może się opierać wyłącznie na możliwości zakupienia lub posiadania pojazdów mechanicznych przez ograniczoną ilość osób bardziej zamożnych. Motoryzacja łączy się ze sprawą gotowości obronnej kraju i dlatego nie może być rzeczą obojętną, czy tabor samochodów w Polsce wzrośnie o kilka tysięcy, czy o kilkanaście lub kilkadziesiąt tysięcy sztuk.

To, co dotychczas czynniki opiekujące się motoryzacją uczyniły lub w najbliższej przyszłości uczynić zamierzają — nie idzie po linji wyżej nakreślonej. Poczyniono szereg posunięć, obarczających skarb państwa i projektuje się zrobić nowe, kosztowniejsze. Wszystkie one wpływają tylko pośrednio na motoryzację i dlatego nie można przewidzieć ich ostatecznego efektu. Sądząc na podstawie dotychczasowych wyników, należy się raczej liczyć z niepowodzeniem, jeśli nie skupi się zawczasu poszczególnych poczynań w jednym celu, jakim jest wydatne potanienie cen samochodów.

Należy sobie jasno zdać sprawę z tego, czy możemy się zmotoryzować zapomocą samochodów wyprodukowanych w kraju. Jeśli tak, wówczas do subwencyj, jakie odnośne zakłady już obecnie otrzymują, należałoby jeszcze dobić wszystkie świadczenia, jakie skarb państwa w innej formie łoży lub łożyć zamierza na motoryzację, aby w ostatecznym efekcie otrzymać pożądaną zniżkę cen samochodów.

Jeżeli natomiast motoryzacja nie da się przeprowadzić przy pomocy samochodów produkcji krajowej, należy znieść w zupełności cła i ograniczenia przywozu dla samochodów importowanych.

Dotychczasowe świadczenia we formie częściowej zniżki cen samochodów krajowych, częściowego zniżenia stawek celnych od importowanych samochodów oraz ulg podatkowych mogą wprawdzie pośrednio uprzystępnić kupno samochodów. Jednakże spowodu ich wielorakiej formy nie działają bezpośrednio i zachęcająco na popyt.

Jednem z zamierzonych w najbliższym czasie pociągnięć dla „nakręcenia" motoryzacji jest projekt wydatnego obniżenia ceny środków napędowych. To zamierzenie wykracza poza dotychczasowy sposób stosowania ulg. Dotychczas bowiem wszelkie świadczenia na motoryzację opłacał względnie szły w ciężar skarbu państwa. Obecnie ma być pociągnięty do świadczeń również przemysł prywatny.

Komisja motoryzacyjna projektuje jakoby obniżenie ceny benzyny o 18 groszy na litrze. Ze względów techniczno-skarbowych musi zniżka obejmować nie tylko benzynę konsumowaną przez samochody, lecz również benzynę przemysłową i t. p. Przy rocznem spożyciu benzyny w Polsce, wynoszącem 66.000 tonn, zniżka rozciągnie się na 90,000.000 litrów i wyniesie w sumie 16,200.000 zł.

Powyższa suma ma być w ten sposób rozłożona:

1) Skarb państwa obniży podatek spożywczy i drogowy . . .	o zł. 3,600.000
2) Samorządy mają obniżyć czynsze dzierżawne za pompy . . .	„ „ 500.000
3) Ministerstwo Komunikacji ma obniżyć stawki kolejowe . . .	„ „ 1,500.000
	zł. 5,600.000
4) Od przemysłu naftowego żąda się obniżenia ceny benzyny na łączną sumę	„ 10,600.000
Ogółem	zł. 16,200.000

Jak z powyższych cyfr wynika, przemysł naftowy ma ponieść 2/3 z całej sumy, przyczem dla zmniejszenia ciężaru zniżki dla rafineryj, wskazuje się na możliwość redukcji kosztów obsługi pomp. Te oszczędności są naturalnie iluzoryczne, gdyż zarobek obsługującego pompę waha się w granicach 100 zł. miesięcznie, z których żyje rodzina składająca się często z kilku osób. Pozatem sprzedażą benzyny z pomp zajmują się przeważnie rafinerje, czyli praktycznie na sprawę patrząc, cała suma obarczy przemysł naftowy.

Jest rzeczą ogólnie znaną, że przemysł naftowy, stanowiący poniekąd fundament dla motoryzacji, a który z punktu widzenia obrony państwa jest tak ważny, jak fabryki amunicji, cierpi od szeregu lat na zanik produkcji ropy. Przyczyną tego zjawiska jest mała rentowność przedsiębiorstw, spowodu nikłego spożycia produktów naftowych w kraju i znacznego spadku cen eksportowych. Szczupłe inwestycje w kopalnictwie, w ostatnich latach były połączone ze stratami, gdyż uzyskana produkcja nie pokryła kosztów wierceń. Wprawdzie byt względnie rozwój przemysłu naftowego jest zawisły od postępu motoryzacji kraju, lecz nie jest możliwe, aby przemysł, sam ciężko walczący o swój byt, mógł w obecnym stanie gospodarczym finansować motoryzację. Teoretycznie — przy realnych widokach na szybki wzrost spożycia — byłoby to możliwe, praktycznie jednak cały wysiłek pójdzie tylko na premjowanie dotychczasowych posiadaczy samochodów, co mija się z celem, który wszystkim interesowanym w rozwoju motoryzacji przyświeca.

Samochody obecnie kursujące zużywają około 2.000 litrów benzyny rocznie. Obniżka ceny o 18 groszy może dać obecnym posiadaczom samochodów oszczędność w sumie 360 zł. rocznie. Nowe samochody, zużywające mniej benzyny aniżeli wozy starszego typu, mogą uzyskać maksymalnie 250 zł. oszczędności rocznie, co odpowiada około 5 procentom ceny kupna samochodu. Będzie to zbyt małą zachętą do kupowania nowych samochodów.

Nowonabywca bierze pod uwagę koszt wozu, jego szybkie zużycie, spowodu złego stanu naszych dróg oraz wysokość stałych kosztów utrzymania samochodu, jak: koszty garażu, obsługi, gum, reparacyj itp. W ogólnych wydatkach koszt paliwa, zależny zresztą od stopnia używania samochodu, nie odgrywa tej ważnej roli, jaką mu się pragnie przypisać. Dowodem tego są kraje dobrze zmotoryzowane jak Francja, Włochy, w których cena paliwa jest znacznie wyższą od ceny w Polsce i gdzie motoryzacja w dalszym ciągu postępuje naprzód, pomimo wyższych cen paliwa.

Próba nakręcenia motoryzacji przy pomocy tańszego paliwa może dać tylko znikome wyniki, które nie będą stały w żadnym stosunku do niebezpiecznej sytuacji, w jakiej z tej racji może się znaleźć przemysł naftowy. Z tych względów powinna być zachowana duża ostrożność.

Na obniżkę ceny benzyny mógłby przemysł naftowy poświęcić sczasem — w miarę wzrostu spożycia benzyny ponad obecny stan — nadwyżki, jakie otrzyma przez ulokowanie benzyny dotychczas eksportowanej, na rynku krajowym.

Motoryzacja jest problemem ogólnopaństwowym. Dlatego nie może ona obarczyć pojedynczych gałęzi gospodarstwa narodowego, chociażby nią był przemysł bezpośrednio związany z motoryzacją. Nie ulega więcej wątpliwości, że tylko zapomocą ogólnego wysiłku i przy pomocy funduszów ogólnych można zapoczątkować motoryzację na szeroką skalę. Obecnie chodziłoby o takie planowe działanie, które w rezultacie końcowym umożliwi potanienie ceny samochodów do wymaganego w naszych stosunkach gospodarczych poziomu. Tylko tanie samochody mogą być zachętą do motoryzowania. Inne problemy z motoryzacją związane, jak ulepszenie dróg, rozbudowa własnego przemysłu samochodowego i inne pomniejsze znajdą naturalne rozwiązanie w miarę zwiększenia się ilości kursujących pojazdów mechanicznych."

Uwagi p. S. Weitza są trafne i prawdziwe — niewiadomo tylko czy trafią do przekonania autorom pomysłów opierania motoryzacji na gruzach własnego kopalnictwa naftowego, czego nikt na całym świecie nie robi.

Leży przed nami szereg wycinków z prasy codziennej z wiadomościami w sprawie ceny benzyny. Niektóre z tych głosów przytaczamy poniżej w dosłownem brzmieniu na dowód, jak bardzo w sposób nieprzemyślany, lekkomyślny i bez żadnego zastanowienia pisze się u nas o ważnych zagadnieniach gospodarczych. I tak np. „Dobry wieczór — Kurjer Czerwony" z dn. 13. VI. b. r. pisze pod tytułem: „Na tym wózku jadąc niedaleko zajedziemy... Benzyna nie stanieje!" — co następuje:

„Jak się dowiadujemy, obniżenie ceny benzyny, które miało lada dzień nastąpić, nagle przestało być aktualne! W Ministerstwie Przemysłu i Handlu odbyło się ostatnio szereg konferencyj, przy udziale przedstawicieli zainteresowanych ministerstw oraz przemysłu naftowego, na których stwierdzono, że zarówno z uwagi na obecną sytuację przemysłu naftowego, jak też na wpływy podatkowe z benzyny — obniżenie jej cen jest... niemożliwe...

Tak więc nadzieje automobilistów, oraz zainteresowanych sfer przemysłowych rozwiać się muszą zupełnie. W dalszym ciągu płacić będziemy za benzynę horendalnie wysoką cenę — 64 do 70 gr. za litr.

Jak decyzję tę pogodzić z niedającą się

zakwestjonować potrzebą motoryzacji — trudno orzec, gdy ma się w pamięci, iż posiadamy własną benzynę, a cały szereg krajów importujących ten produkt otrzymuje go o wiele taniej.

Do tych szczęśliwych krajów w Europie należą: Anglja — gdzie benzyna kosztuje 43 gr., Belgja — 42 gr., Holandja — 49 gr., Danja i Szwecja — 36 gr., Norwegja — 34 gr.

Droższą benzynę od nas mają: Niemcy, Francja i Szwajcarja — 75 gr. oraz Włochy — 90 gr. za litr, ale te kraje importują benzynę i znajdują się od nas w dużo lepszych warunkach motoryzacyjnych. A my za własną benzynę płacimy 70 gr. za litr!...

Poco komentarze?"

„Ilustrowany Kurjer Codzienny" z dn. 15. VI. b. r., a więc zaledwie w trzy dni po wydrukowaniu rzeczowego artykułu p. S. Weitza, poświęconego tej sprawie, który cytujemy oddzielnie — zamieszcza tego rodzaju wiadomość p. t. „Benzyna musi potanieć":

„Warszawa, 13 czerwca (M. G.). Duże wrażenie wśród kół interesujących się motoryzacją kraju wywarła wiadomość, że w ministerstwie przemysłu i handlu istnieje tendencja, ażeby w chwili obecnej benzyna nie uległa obniżce cen.

Ma to się stać naskutek konferencyj w ministerstwie przemysłu i handlu przy udziale przedstawicieli zainteresowanych ministerstw oraz przemysłu naftowego, na których stwierdzono, zarówno z uwagi na obecną sytuację przemysłu naftowego, jakoteż ze względu na wpływy podatkowe z benzyny obniżenie cen benzyny byłoby niewskazane.

Koła, zainteresowane w motoryzacji kraju wskazują, że w całym szeregu krajów, które zmuszone są importować benzynę, można ją otrzymać znacznie taniej, niż w Polsce, która posiada własną benzynę. To też zachodzi konieczność wydatnego obniżenia cen benzyny, co przyczynić się może w znacznym stopniu do motoryzacji kraju."

„Express Poranny" z dn. 15. VI. b. r. zamieścił we wszystkich swoich wydaniach wiadomość o cenie benzyny, nie pozbawioną ironji — pod takim oto szumnym i wiele mówiącym tytułem: „Benzyna nie potanieje — Nie ruszymy z martwego punktu motoryzacji, skoro walą się takie kłody pod koła". Brzmienie tej notatki jest następujące:

„Na bezrybiu i rak ryba.

Ucieszyli się tedy zwolennicy motoryzacji Polski, gdy pojawiła się zapowiedź, której nie można wprawdzie uważać za fundamentalną, ale bądź co bądź idącą po linji planów motoryzacji.

Zapowiedzią tą był projekt obniżenia cen benzyny. Nikt oczywiście nie sądził, że tańsza benzyna przyniesie rozkwit polskiej motoryzacji. Na bezrybiu demotoryzacyjnem i to jednak była stawka, warta zachodu. Potanienie benzyny wespół z ulgami podatkowemi dla nabywców nowych samochodów — to już pewien punkt wyjścia i zaczepienia, pewna nadzieja poprawy.

Raka jednak ugotowano żywcem i... pozostało bezrybie — bez nadziei i ponure, jak przedtem. Oto obniżenie benzyny, które lada dzień miało nastąpić, nagle... przestało być aktualne!

W ministerstwie przemysłu i handlu odbył się szereg konferencyj z udziałem przedstawicieli zainteresowanych ministerstw oraz przemysłu naftowego. Stwierdzono w wyniku narad, że z uwagi na obecną sytuację przemysłu naftowego oraz wpływy podatkowe z benzyny — obniżka ceny jest niemożliwa.

W dalszym ciągu będą tedy automobiliści płacili 64 do 70 groszy za litr. Posiadamy własną benzynę, a wiele krajów, zmuszonych ją importować — płaci taniej.

W Anglji benzyna kosztuje 43 gr., w Belgji — 42 gr., Holandji — 49 gr., Danji i Szwecji — 36 gr., Norwegji — 34 gr.

Droższą od nas benzynę mają Niemcy, Francja, Szwajcarja i Włochy. Te kraje importują benzynę i znajdują się w znacznie lepszych warunkach motoryzacyjnych.

Co sądzić o wycofanej zapowiedzi obniżki cen benzyny?

Trudno przedewszystkiem pogodzić się z argumentem o ciężkiej sytuacji przemysłu naftowego, który doraźnie odczułby zniżkę. Pomijając już egoizm takiego stanowiska, które każe opinji upatrywać w przemyśle naftowym jedną z przeszkód motoryzacji — uznać należy to stanowisko za krótkowzroczne. Jak w każdej bowiem dziedzinie gospodarki — obniżkę cen wyrównałby niewątpliwie wzrost konsumcji, zużycia benzyny.

Motoryzacja polska łudziła się już nikłemi nadziejami. Teraz znów będzie chyba czekała na opatrznościowego królewicza, który obudzi ją z chronicznej śpiączki.

W tem tempie motoryzacja polska ruszy z miejsca... lada dziesięciolecie."

„A. B. C." z dn. 15. VI. b. r., idąc śladem innych dzienników — również podnosi krzyk z tego powodu, pisząc p. t. „Benzyna musi potanieć — Niepokojące pogłoski" — co następuje:

„Duże wrażenie wśród kół interesujących się motoryzacją kraju, wywarła wiadomość, że w Ministerstwie Przemysłu i Handlu istnieje tendencja, ażeby w chwili obecnej benzyna nie uległa obniżce cen.

Ma to się stać na skutek konferencyj w Ministerstwie Przemysłu i Handlu przy udziale przedstawicieli zainteresowanych mini-

sterstw oraz przemysłu naftowego, na których stwierdzono, zarówno z uwagi na obecną sytuację przemysłu naftowego, jakoteż ze względu na wpływy podatkowe z benzyny obniżenie cen benzyny byłoby niewskazane.

Koła zainteresowane w motoryzacji kraju wskazują, że w całym szeregu krajów, które zmuszone są importować benzynę, można ją otrzymać znacznie taniej, niż w Polsce, która posiada własną benzynę. Toteż zachodzi konieczność wydatnego obniżenia cen benzyny, co przyczynić się może w znacznym stopniu do motoryzacji kraju."

„Nowiny Codzienne" (Warszawa) z dn. 17. VI. b. r. snują wywody na ten temat w notatce zatytułowanej: „Cena benzyny przedmiotem walki z nafciarzami", widząc w benzynie czynnik aż hamujący rozwój motoryzacji. Wiadomość podana przez to pismo brzmi:

„W zainteresowanych kołach panuje zaniepokojenie spowodu opornego stanowiska, zajętego przez polski przemysł naftowy wobec projektowanej przez rząd obniżki ceny benzyny, a to ze względu jakoby na konieczność ochrony eksportu benzyny, przyczem przemysł naftowy miał zażądać podwyżki premji wywozowych, na co rząd pójść nie może.

Obniżka ceny benzyny miała być częścią składową t. zw. programu motoryzacji kraju. Sprawa omawiana była na konferencjach międzyministerjalnych od paru tygodni. Ostateczny wniosek zmierzał do obniżki ceny benzyny z 70 do 50 gr. za litr, częściowo kosztem skarbu państwa, częściowo producentów. W decydujących kołach rozumiano, że mniejsza obniżka nie dałaby żadnego efektu. Tymczasem ostatnio rozeszły się uzasadnione pogłoski, że obniżka ceny benzyny ma być zaniechana.

Zainteresowane organizacje społeczne i zawodowe zapowiedziały interwencje, gdyż dopiero obniżka ceny benzyny byłaby pierwszym realnym krokiem na drodze do zmniejszenia ciężarów, hamujących rozwój przemysłu automobilowego w Polsce, nad zanikaniem którego wszyscy bolejemy."

„Wieczór Warszawski" z dn. 18. VI. b. r. też nie pozostał w tyle i zamieścił wiadomość p. t. „Co hamuje obniżkę ceny benzyny?". Wie nawet i wspomina o dość poważnych jeszcze zyskach przemysłu naftowego. Treść tej wiadomości jest następująca:

„Poważnym hamulcem na drodze do obniżenia ceny benzyny, od której w dużej mierze uzależniona jest dalsza akcja motoryzacji kraju, jest stanowisko przemysłu naftowego. Jak wiadomo, przemysł naftowy uzależnia obniżkę ceny benzyny od wyrównania premij wywozowych. Tymczasem w samem założeniu premje wywozowe na benzynę są gospodarczo-szkodliwe, gdyż nietylko utrudniają udostępnienie benzyny na rynku wewnętrznym, ale powodują jeszcze ponoszenie ciężarów eksportowych przez ludność przez obciążenie budżetu państwowego kredytami na premje.

Dodać należy, że przemysł naftowy daje obecnie jeszcze dość poważne zyski i olbrzymia większość przedsiębiorstw naftowych należy do przemysłowców zagranicznych."

„Express Poranny" z dn. 18. VI. b. r. notuje dalszą wiadomość p. t. „Tajemnica cen benzyny. — Obniżkę hamuje przemysł naftowy." Pisze mianowicie też w swoim rodzaju interesująco:

„Z przedziwnym uporem zorganizowany przemysł naftowy broni cen benzyny, których wysokość w niemałym stopniu wpływa na zahamowanie wzrostu motoryzacji kraju.

Przemysł ten uzależnia obniżkę cen benzyny od wyrównania premij wywozowych, które są wogóle gospodarczo szkodliwe, gdyż przenoszą ciężary eksportowe na ludność.

Kredyty na premje obciążają, jak wiadomo, budżet państwowy i w ten sposób Polska, kraj trakcji konnej, niemogący sobie zafundować dróg i samochodów, subsydjuje swoją benzyną inne kraje, znacznie w drogi i samochody zasobniejsze.

Jak słychać, czynniki decydujące postanowiły jednak nie uwzględnić zabiegów przemysłu naftowego i cenę benzyny obniżyć.

Należy się tego spodziewać jeszcze przed dniem 1 lipca, bowiem przemysł naftowy wobec sprzecznych wiadomości na temat cen benzyny, sam już zapewne będzie dążył do radykalnego rozstrzygnięcia tej sprawy.

W tej bowiem chwili konsumenci wstrzymują się od zakupów benzyny, licząc na jej rychłe potanienie, przez co oczywiście cierpi produkcja."

„Kurjer Polski" z dn. 17. VI. b. r. zamieścił również swoje uwagi w tej sprawie p. t. „Przed zniżką akcyzy na benzynę?". Są to uwagi trafne, lecz wątpliwe czy znajdą zrozumienie. Z pewnością nazwie się je tendencyjnemi:

„Jest rzeczą ogólnie wiadomą, że po ostatniej zniżce cen przemysł naftowy znalazł się w sytuacji zupełnie katastrofalnej. Zbyt nietylko nie wzrósł, ale ostatnio zaczął wydatnie spadać pod wpływem pogłosek o mającej nastąpić zniżce cen benzyny w imię poparcia motoryzacji.

Nie ulega wątpliwości, że jeśli cena ma być zniżona, to może tu wchodzić w grę tylko redukcja nadmiernie wysokiego udziału, jaki w tej cenie ma skarb państwa. Udział przemysłu stoi bowiem poniżej wszelkich granic

kalkulacji. To dotyczy cen; jeżeli zaś idzie o zbyt, to takie przykłady, jak węgla, którego ceny obniżono w nadziei... strajku angielskiego, czy w nadziei... ostrej zimy, zgóry dyskredytują projekty obniżenia cen benzyny w nadziei... wzrostu motoryzacji.

„Czekaj tatka latka", t. j. strajku, zimy, motoryzacji, a zanim to nastąpi — zgiń, chyba zasada ta przestała już obowiązywać. Dziś chodzi przedewszystkiem o ratowanie ginących. Sądzimy, że moment ten znajdzie pełne uwzględnienie w stosunku do przemysłu naftowego, który jest jednym z tych, który ginie. Że, innemi słowy, zmniejszenie cen benzyny będzie połączone z odciążeniem przemysłu — t. j. z przywróceniem właściwego stosunku między udziałem przemysłu i skarbu w cenie.

Zanim to jednak nastąpi wciąż obowiązuje zasada utrzymywania stanu niepewności rynkowej. Mianowicie, „Iskra" komunikuje: „studja nad sprawą wysokości cen benzyny prowadzone są nadal łącznie z całym planem motoryzacyjnym. Prace te są już na ukończeniu i należy spodziewać się, że cena benzyny na rynku wewnętrznym zostanie prawdopodobnie obniżona".

„Iskra" nie jest pewna, czy cena będzie obniżona. Natomiast jest rzeczą pewną, że tego rodzaju wiadomość w agencji, mającej opinję półurzędowej, znakomicie pogłębi strajk konsumentów, a w konsekwencji — niezmiernie ciężką sytuację przemysłu."

Występując w tej sprawie, uzasadniacie Panowie swoje żądania i stawiacie sprawę w ten sposób, że wszelka dyskusja na ten temat staje się niemożliwością. Trzebaby bowiem o tej sprawie pisać całe rozprawy, tak dalece jesteście Panowie w błędzie i tak bardzo motywy Panów i ocena przemysłu naftowego — mijają się z rzeczywistością.

Postępujecie Panowie nierozważnie, bez cienia odpowiedzialności za to, co głosicie. Osądzacie bowiem rzecz całą bez jej zbadania i bez poprzedniego poznania przedmiotu, o którym piszecie. Oddajecie Panowie w ten sposób złą przysługę krajowi, albowiem przemysł naftowy, to sprawa nie tych czy innych firm naftowych, lecz bardzo ważne zagadnienie państwowe.

Pisząc tak dalej, bądźcie Panowie przekonani, że jeżeli głosy Wasze znajdą posluch, to wkrótce, może z większą jeszcze energją — będziecie Panowie nawoływali do tworzenia własnej produkcji naftowej dla otrzymania paliwa napędnego i olejów smarowych. Lecz wtedy będzie już zapóźno. Kopalnictwo naftowe jest bardzo łatwo zniszczyć, ale stworzyć je na nowo jest rzeczą niesłychanie trudną. Nie wystarczą na ten cel tylko pieniądze, potrzeba na to jeszcze bardzo długich lat pracy.

Dobrzeby było, abyście Panowie pamiętali o jednym ważnym szczególe, że minister przemysłu i handlu nie jest ani agentem ani nie stoi na usługach tego przemysłu. Skoro zatem w sprawie obniżki ceny benzyny, czego Panowie tak natarczywie się domagacie, zajmuje stanowisko negatywne, to widocznie nie bez głębokich i uzasadnionych powodów, nietylko nie chce wziąć na siebie odpowiedzialności za to pociągnięcie, lecz w poczuciu tej ciążącej na nim odpowiedzialności uważa za swój obowiązek sprzeciwić się temu.

Jeżeli Panowie bliżej całą sprawę rozważycie, to dojdziecie Panowie z łatwością do wniosku, że budowanie motoryzacji na gruzach własnego kopalnictwa naftowego jest największym absurdem, który nie może się zdarzyć na całym świecie.

ZAGRANICA

Sytuacja rynkowa zagranicą

Amerykański przemysł naftowy nie wyszedł jeszcze ze sfery niebezpieczeństw, grożących mu od kilku miesięcy — spowodu wielkich zapasów. Chociaż oczekiwany jest w lecie znaczny wzrost zużycia benzyny, to jednak obecny stan zapasów wpływa ujemnie na rynki. Rafineryjne ceny benzyny, wskutek złych warunków atmosferycznych — nie uległy zmianie. W niektórych okręgach po stronie Pacyfiku — benzyna na stacjach benzynowych zniżkowała z przyczyn wyżej wskazanych o ½ do 1 ct. na gallonie. Zmiany w cenach głównie na rynkach w Bostonie, Filadelfji i Nowym Jorku — nie noszą ogólnego charakteru. Znaczna część zapasów znajduje się w mocnych rękach, a niewielkie nowe podaże nie mają najmniejszych szans na zwiększenie się. Tak samo mało, a może nawet zupełnie nieprawdopodobne jest to, aby wielkie towarzystwa naftowe zniżyły bez naglącej potrzeby — ceny benzyny, zwłaszcza teraz — na początku sezonu.

W tygodniu upływającym 25. IV. b. r. — produkcja w Stanach Zjednoczonych wynosiła prze-

ciętnie 2,932.700 baryłek dziennie, t. j. mniej w porównaniu z poprzednim tygodniem o 2.600 baryłek dziennie. Poziom produkcji zalecony przez Amerykański Instytut Naftowy — przekroczony został o 77.000 baryłek dziennie, zaś przewidziany przez Biuro Górnicze o 135.400 baryłek. Znaczna część tej nadwyżki przypada na stan Luiziana (tereny Rodessa), gdzie przekroczono w powyższym tygodniu przewidzianą przez Biuro Górnicze produkcję — o 53.250 baryłek dziennie. Wysiłki rządu federalnego, zmierzające do ograniczenia produkcji na terenach Rodessa, która w tygodniu kończącym się 11. IV. b. r. — wzrosła do 55.000 baryłek — spełzły na niczem. W mniejszym stopniu przekroczono produkcję w Stanach: Oklahoma, Teksas, Kanzas i Kalifornja.

W tygodniu kończącym się 25. IV. b. r. wzrosły ponownie dostawy do rafineryj, osiągając poziom 2,875.000 baryłek dziennie, podczas gdy w tygodniu poprzednim wynosiły 2,795.000 baryłek. Zapasy rafineryjne benzyny podniosły się o 174.000 baryłek, dochodząc do 44,217.000 baryłek. Całość zapasów benzyny, wynosząca 72,537.000 baryłek zmalała w porównaniu z tygodniem poprzednim — zaledwie o 478.000 baryłek. Zużycie benzyny było wyższe w tym czasie o około 10%, aniżeli w roku ubiegłym.

Na rynkach Mid Continent'u panowała naogół niezła tendencja. Transakcje jednak zawierane były w rozmiarach dość ograniczonych. W cenach benzyny nie zaszły żadne zmiany. Sytuacja w handlu naftą świetlną — kształtowała się pomyślnie. Notowano również znaczne zapotrzebowanie na olej gazowy do krakowania, i olej pędny 24—26 Bé.

Na rynkach Golfu nie notowano żadnych zmian. Również ceny benzyny utrzymywały się na poziomie niezmienionym. Brak ożywienia na amerykańskich rynkach eksportowych tłumaczy się względami ekonomiczno-politycznemi, a także powstaniem w wielu krajach rodzimego przemysłu rafineryjnego.

Na rynkach rumuńskich dała się zauważyć w odnośnym czasie nieco lepsza tendencja. Wszystkie ceny z wyjątkiem oleju pędnego — zwyżkowały. Wzrosła bardzo znacznie sprzedaż benzyny. Przeciętna dzienna produkcja rumuńska wynosiła wówczas 25.000 tonn. W marcu b. r. wyprodukowano w Rumunji łącznie 700.000 tonn.

W tygodniu następnym utrzymywał się w dalszym ciągu na rynkach amerykańskich — stan nieznacznego naprężenia, wywołany rosnącemi zapasami benzyny. Zapowiadające się wcale nieźle zapotrzebowanie wiosenne zawiodło wskutek złej pogody. Wpłynęło to na wzrost zapasów, co znów odbiło się fatalnie na sytuacji rynkowej. Dnia 2. V. b. r. zapasy benzyny wynosiły 72,964.000 baryłek, co jest bardzo dużo. Pewne opóźnienie, jakiemu uległ wzrost zapotrzebowania sezonowego — wytworzyło na rynkach stan dużej nerwowości.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że letnie zapotrzebowanie rynkowe będzie znacznie wyższe w porównaniu z rokiem ubiegłym. Dlatego, choćby nawet produkcja podniosła się ponad poziom przewidziany przez czynniki kompetentne — to nie byłoby to i tak niebezpieczne. Sytuacja rynkowa jest bowiem w r. b. mimo wszystko o wiele pomyślniejsza od zeszłorocznej. Wedle danych Biura Górniczego zapasy naftowe były z końcem lutego b. r. wyższe o 25,393.000 baryłek, niż w tym samym czasie w roku ub. Zapasy benzyny wzrosły na koniec lutego b. r. — jak podaje Biuro Górnicze — o 5,233.000 baryłek — z 63,720.000 na 68,953.000 — w porównaniu z tym samym okresem roku ub. Zmniejszyły się natomiast zapasy ropy o 26,497.000 oraz zapasy oleju pędnego i gazowego o 4,200.000 baryłek. W pierwszych dwu miesiącach b. r. sprzedano oleju gazowego i pędnego 82,434.000 baryłek, podczas gdy w tym samym czasie roku ubiegłego — 69,352.000 baryłek, czyli o 18.9% mniej. Zapasy tych dwu produktów wynosiły, wedle A. P. I. — w końcu lutego b. r. 96,895.000 baryłek, a w dniu 2. V. b. r. — 96,709.000 baryłek. Zużycie zatem, mimo mniejszego zapotrzebowania sezonowego — przedstawiało się zupełnie zadawalniająco.

Znaczny wzrost dostaw ropy do rafineryj był wynikiem konieczności powiększenia wytwórczości oleju gazowego i pędnego. W przeciągu czasu od 1 listopada 1935 r. do końca lutego 1936 r. zmniejszyły się zapasy tych derywatów o 13,067.000 baryłek. Jedynie w Kalifornji zapasy oleju gazowego i pędnego wzrosły w tym czasie o 4,620.000 baryłek. W dniu 29. II. b. r. zapasy te wynosiły po stronie Pacyfiku 71,133.000 baryłek, podczas gdy w pozostałych częściach Stanów Zjednoczonych zaledwie 25,752.000 baryłek. W celu pokrycia bieżącego zapotrzebowania na te oleje musiano zwiększyć ich wytwórczość. Z tego powodu nie mogło być mowy o równoczesnem szybkiem zmniejszeniu zapasów benzyny.

Na rynkach Mid Continent'u nie zanotowano w odnośnym tygodniu żadnych większych zmian. Benzyna surowa uległa pewnemu osłabieniu. W pozostałych gatunkach nie zaszły żadne zmiany. Nafta cieszyła się w dalszym ciągu znacznym popytem.

Na rynkach Golfu transakcje ograniczone. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie. Osłabienie popytu przypisywano znacznym zakupom poczynionym w jesieni i zimą.

Na rynkach rumuńskich dała się zauważyć pewna poprawa w cenach benzyny i nafty.

W pierwszej połowie kwietnia b. r. pod wpływem niebywałego wzrostu zapasów benzyny — sytuacja na rynkach uległa dla niej pewnemu osłabieniu. Zniżka wynosiła około 1/8 ct. na gallonie.

Wzrost produkcji ropy, datujący się od początku marca b. r. — trwa w dalszym ciągu z mniejszemi lub większemi wahaniami. W tygodniu kończącym się 7. III. b. r. produkcja ropy wynosiła 2,759.000 baryłek dziennie, zaś dzienne dostawy do rafineryj — 2,725.000 baryłek. Natomiast w tygodniu upływającym 9. V. b. r. produkcja ropy osiągnęła poziom 2,961.000, zaś dostawy do rafineryj doszły do wysokości 2,870.000 baryłek dziennie. W ciągu tych dwu miesięcy wzrosło również spożycie benzyny. Konsumcja olejów pędnego i gazowego utrzymywała się również na bardzo wysokim poziomie. Jednakże zjawiska te nie usprawiedli-

wiały tak znacznego wzrostu produkcji surowca i wytwórczości rafineryjnej. Gdyby stan zapasów był normalny, to wzrost produkcji nie miałby wielkiego znaczenia. W obecnych jednakowoż warunkach nie może być mowy o znaczniejszem zmniejszeniu zapasów przy pomocy zwiększonego zapotrzebowania sezonowego.

Stan zapasów benzyny był na dzień 9. V. b. r. wyższy o 525.000 baryłek, niż tydzień temu — i osiągnął poziom 73,489.000 baryłek. Jest to więc zupełnie zrozumiałe, że rynki zareagowały na ten stan rzeczy zniżką.

Na rynkach Mid Continent'u zanotowano spadek cen benzyny. Benzyna 62 oct. spadła o 5 ct. na gallonie, 63/67 o $5^5/_8$ ct., 68/70 oct. o $6^1/_8$ ct. na gallonie. Pozostałych rynków zniżka ta nie objęła. Potaniała również nafta „water-white" o $^1/_8$ ct. na gallonie. Cena oleju pędnego wykazywała tendencję stałą.

Na rynkach Golfu nie zaszły żadne zmiany. Rynek benzynowy nie doznał ożywienia. W ostatnich dniach tygodnia Włochy poczyniły na tych rynkach znaczne zakupy.

Ceny rumuńskie poprawiły się w omawianym tygodniu ponownie. Ogólne warunki nie uległy jednakowoż zmianie. Benzynę lekką notowano po 58/— sh zł., ciężką po 38/— sh zł. za tonnę fob Constanza. W ciągu marca b. r. przemysł rumuński wyekspedjował 600.000 tonn. Ostatnio produkcja ropy w Rumunji wynosiła 23.000 tonn dziennie, czyli nieco mniej niż poprzednio.

Amerykański przemysł naftowy znajduje się jednak w niezbyt korzystnem położeniu. O ile nie zajdą jakieś zmiany, to w sytuacji tego przemysłu może nastąpić pogorszenie. Składa się na to wielkie ożywienie w wiertnictwie oraz nadmierna produkcja surowca i wytwórczość rafineryjna. W ciągu tygodnia upływającego 16. V. b. r. — produkcja dzienna Stanów przekroczyła poraz pierwszy od czasu istnienia przemysłu naftowego 3,000.000 baryłek. Również dostawy do rafineryj osiągnęły wysokość 2,920.000 baryłek dziennie. Zadziwia jednak fakt, że mimo tak wysokiej produkcji — zapasy benzyny spadły w odnośnym tygodniu blisko o 1,000.000 baryłek. W każdym razie tak wysoki poziom produkcji jest niepokojący.

Pytanie tylko czy wzrost produkcji surowca i wytwórczości rafineryjnej opiera się na zwiększonem zapotrzebowaniu, czy też jest wynikiem nie okiełznanej konkurencji. Zdaje się, że smutne doświadczenia ostatnich lat poszły w zapomnienie i obecna działalność przemysłu naftowego nie opiera się na fundamentach kooperacyjnych. Z przytoczonego niżej zestawienia wynika, że wyznaczone kontyngenty produkcyjne zostały w praktyce w znacznym stopniu przekroczone.

Fakt, że we wszystkich Stanach panuje stan nadprodukcji może być uważany za oznakę ogólnego ignorowania programu naftowego. Doświadczenia lat ostatnich wskazują na to, że kontyngenty są tak długo przestrzegane, jak długo nadmiar produkcji nie znajduje zbytu. Z wyjątkiem Luiziany, gdzie nadprodukcja jest rezultatem nienormalnych warunków panujących na terenach Rodessa — stan taki nie zagraża poważnie poszczególnym rynkom.

Stan	Dzienna produkcja w tygodniu kończącym się 16 maja 1936	Kontyngent	Nadwyżka
	w baryłkach		
Oklahoma	560.500	538.300	22.200
Teksas	1,170.750a)	1,132.500	38.250
Luiziana	226.800	170.500	56.300
Kansas	160.500	150.100	10.400
Kalifornja	579.800	544.000	35.800
Inne Stany	309.650a)	290.900	18.750
Ogółem	3,008.000	2,286.300	181.700

Na rynkach Mid Continent'u zaszły stosunkowo nieznaczne zmiany. Ceny benzyny utrzymują się na nieco niższym, niż poprzednio poziomie. Nafta „water-white", pod wpływem mniejszego popytu — zniżkowała ponownie o $^1/_8$ ct. na gallonie. Cena jej wynosiła w tym czasie $4^1/_4$ ct. za gallon.

Również obniżyły się nieco ceny eksportowe. Benzyna potaniała przeciętnie o $^1/_8$ ct. na gallonie. Jak dotąd niema widoków na wzrost zapotrzebowania krajów importujących. Jest bardzo wątpliwe czy zniżka cen wywrze w tym kierunku jakikolwiek wpływ.

Na rynkach rumuńskich panowała w tym czasie tendencja zniżkowa. Benzynę lekką notowano niżej o 2/6 sh za tonnę, niż w tygodniu poprzednim. Ceny innych przetworów uległy mniejwięcej takim samym zmianom.

W maju i w pierwszej połowie czerwca b. r. ceny rumuńskie kształtowały się następująco w sh złotych fob Constanza:

14. V. — benzyna lekka 58/— sh, benzyna ciężka 38/— sh, nafta 24/6 sh, olej gazowy 25/6 sh — za tonnę.

21. V. — benzyna lekka 55/6 sh, benzyna ciężka 37/ —sh, nafta 24/— sh, olej gazowy 25/— sh — za tonnę.

28. V. — benzyna lekka 56/— sh, benzyna ciężka 37/3 sh, nafta 24/— sh, olej gazowy 25/— sh — za tonnę.

4. VI. — benzyna lekka 55/6 sh, benzyna ciężka 39/ —sh, nafta 23/6 sh, olej gazowy 25/— sh — za tonnę.

11. VI. — benzyna lekka 55/— sh, benzyna ciężka 41/— sh, nafta 23/— sh, olej gazowy 24/9 sh — za tonnę.

Produkcja w Iraku w roku 1935

W odnośnym roku Tow. „Irak" Petroleum Company pracowało z pełnem natężeniem. Wskutek tego produkcja tamtejsza osiągnęła poziom 3,550.000 tonn. Dostawy do portów śródziemno-

a) cyfry przypuszczalne.

morskich wyniosły 3,500.000 tonn. Wyzyskano zatem prawie w zupełności zdolność transportową ropociągu, którą oblicza się na 4,000.000 tonn. Produkcję naftową Iraku eksploatują następujące firmy: Arcy Exploration Company (Anglo Iranian Oil), Anglo - Saxon Petroleum Company (Grupa Royal Dutch Shell), Compagnie Francaise des Petroles, Near Eeast Developpement Corporation), Standard Oil of New Jersey i Socony Vacuum oraz Participations and Inwestments Ltd.

W ciągu roku 1935 ropę naftową z Iraku importowały następujące kraje:

Kraj	tonn
Francja	2,589.750
Anglja	552.170
Teneryfy (Hiszpanja)	156.000
Włochy*)	34.000
Belgja	23.700
Razem	3,355.620

Wzrost importu naftowego po Anglji

Równolegle z wzrastającem spożyciem naftowem w Anglji, zwiększa się tam import ropy i jej przetworów. Widać to jasno z poniższego tabelarycznego zestawienia. Spożycie wewnętrzne wzrosło w Anglji w ciągu pierwszych 9 miesięcy 1935 r. o 4.9% — w porównaniu z tym samym okresem 1934 r.

	Styczeń 1935	Wrzesień 1934	zwyżka (+) lub zniżka (—)
	W miljonach gallon.		%
Benzyna	925,97	879,67	+ 5,3
Inne produkty lekkie	20,50	19,22	+ 6,8
Nafta	139,93	142,55	— 1,9
Smary	88,36	86,93	+ 1,7
Olej gazowy	57,51	61,26	— 6,2
Olej napędowy	215,06	191,99	+ 12,0
Inne oleje ciężkie	7,90	5,35	+ 46,3
Ogółem	1.455,23	1.386,98	+ 4,9

Najsilniej wzrosło spożycie oleju pędnego — bo o 12%. Nastąpiło to wskutek znacznie zwiększonego zastosowania tego produktu do popędu motorów. Nie bez znaczenia jest również fakt stosowania w wyższym stopniu motorów Diesla w komunikacji. Spożycie benzyny było w tym czasie zupełnie normalne i tłumaczy się silnym rozwojem motoryzacji.

Spadło spożycie jedynie tylko nafty i oleju gazowego. Spadek konsumcji nafty jest wynikiem zakazu mieszania jej z benzyną i używania w tej formie do celów napędowych. Przyczyna spadku zużycia oleju gazowego leży w zmniejszonem używaniu gazu, jako środka pędnego, przez fabryki.

Ogólny wzrost konsumcji utrzymał się również we wrześniu 1935 r. W miesiącu tym wyniósł razem 161.8 miljonów gallonów, podczas gdy w tym samym czasie w roku poprzedzającym — 154.9 miljonów gallonów.

*) Styczeń—wrzesień

Francuski import naftowy

Rozpoczęty w swoim czasie proces przekształcający sposób zaopatrywania się Francji w przetwory naftowe dobiega obecnie końca wobec odbudowy przemysłu rafineryjnego w kraju. Dane statystyczne za rok 1935 wykazują wzrost importu ropy oraz zmniejszenie się importu produktów końcowych. W drugiem półroczu ub. r. różnica nie była już tak znaczna jak poprzednio.

Ogólny import naftowy do Francji wynosił w roku 1935 — 6,747.002 tonn, zaś w roku 1934 — 6,099.791 tonn. Wzrost w wysokości 10.6% spowodowany został magazynowaniem zapasów. Wartość importu wynosiła w roku 1935 — 1.332,370.000 fr. fr., w r. 1934 — 1.467,914.000 fr. fr. Tak znaczna różnica w wartości tłumaczy się zmianą cen. Import ropy podniósł się z 4,321.869 na 5,621.612 tonn, t. j. o 30%, podczas gdy równocześnie spadł import produktów końcowych z 1,832.270 w roku 1934 na 1,143.652 tonn w roku 1935, t. j. o niespełna 37.59%. Dokładny obraz przemian zachodzących w imporcie przetworów naftowych do Francji daje poniższe zestawienie cyfrowe:

Francuski import derywatów naftowych w latach 1934 i 1935

	1935	1934	Różnica
	t o	n n	%
Benzyna	563.902	1,041.325	— 45.8
Ropa naftowa	9.503	38.348	— 75.2
Smary	105.133	154.655	— 32.0
Olej gazowy	117.816	252.175	— 53.4
Mazut	293.649	263.916	+ 11.0

Z odnośnych danych cyfrowych za rok 1935 wynika, że niemal osiągnięto tam już dolną granicę importu produktowego. Lecz import oleju pędnego był w roku 1935 większy aniżeli w roku poprzednim. Równocześnie jednak wywieziono pewną ilość tego derywatu—np. w roku 1934 — 234.680, a w roku 1935 — 234.278 tonn. Świadczy to o tem, że nie wszystkie gatunki oleju pędnego mogą być dostarczone przez krajowe rafinerje. A zatem import brakujących gatunków nie może być zmniejszony. Dalsze zmniejszenie przywozu jest wogóle mało prawdopodobne, albowiem jest on już minimalny. Przywóz benzyny jest rezultatem tego, że rafinerje nie mogą podołać zwiększonym sezonowym potrzebom rynkowym.

Według poniższego tabelarycznego zestawienia udział poszczególnych krajów w imporcie do Francji przedstawia się następująco:

Pochodzenie francuskiego importu naftowego

	1935 r. w tonnach	1935 r. w %	1934 r. w tonnach	1934 r. w %
Irak	2,589.759	38.2	279.053	4.5
Stany Zjednoczone	1,703.839	25.1	1,893.217	30.6
Venezuela	508.018	7.5	877.373	14.2
Peru	476.833	7.0	483.878	7.8
Rumunja	432.289	6.4	636.922	10.3
Kolumbja	391.503	5.6	327.561	5.3
Rosja	304.118	4.5	579.119	9.4
Indje Holenderskie	240.338	3.5	364.548	5.9
Iran	61.902	0.9	549.436	8.9
Equador	38.403	0.6	108.684	1.8

Pierwsze miejsce w imporcie francuskim zajmuje Irak i najprawdopodobniej nie zajdą pod tym względem w najbliższej przyszłości żadne zmiany. Również Ameryka jest od jakiegoś czasu poważnym dostawcą francuskiego przemysłu rafineryjnego. Inne kraje nie odgrywają w imporcie francuskim większej roli i nie należy oczekiwać, aby sytuacja pod tym względem miała ulec zmianom.

Nowe pola naftowe w okręgu bakińskim na Kaukazie

Prowadzone przez trust „Aznieft" poszukiwania za nowemi terenami naftowemi w okręgu bakińskim, uwieńczone zostały pomyślnemi rezultatami. Dnia 9 lutego b. r. w Pirsagat obok Aliaty (około 80 km na południowy zachód od Baku) ukończono wiercenie próbnego szybu. Początkowa produkcja tego otworu wahała się w granicach 200—250 tonn dziennie, poczem podniosła się do 400 tonn. Silne ciśnienie gazu wskazuje na to, że teren ten należy do bardzo obfitych. Jego znaczenie jest tem większe, że ropa naftowa, jaką zawiera — należy do lżejszych.

W ciągu pierwszego kwartału miano rozpocząć na tym terenie wiercenie dalszych 30 otworów. Przewidziano również odpowiednie środki w celu zrealizowania tego zamiaru.

Obecność ropy w rejonie Pirsagat była oddawna znana. Przez dłuższy jednak czas nie zajmowano się temi terenami. Dopiero gdy badania geologiczne, przeprowadzone wiosną 1931 r. — dały pomyślne wyniki — rozpoczęto na nowo dokładniejsze prace badawcze i w lipcu 1932 r. natrafiono w głębokości 1.356 m na pokłady ropne. Drugi szyb odwiercony w roku 1932 — dał duże ilości gazu, zaś następne dały wprawdzie ropę, ale w tak minimalnych ilościach, że nie prowadzono w dalszym ciągu intensywnych prac. Prócz tego wskutek ciężkiej struktury gleby i braku wykwalifikowanych robotników, — cały szereg szybów zarzucono.

Obecnie wyposażono te tereny w wodę i elektryczność. Można więc już tam podjąć i prowadzić eksploatację na wielką skalę. Na przeszkodzie temu stoją jednakże względy natury finansowej.

Pismo „Za Industrijalizacju" zamieściło opinję szefa „Gławnieftu" M. Barinowa i prof. Gubkina, których zdaniem rejon pirsagatski należy do najpoważniejszych w Z. S. R. R. Jednakowoż tego rodzaju optymistyczne przewidywania prasowe spotykają się z dużemi zastrzeżeniami.

WIADOMOŚCI PRAWNE

Odpowiedzialność pracodawcy za opłaty do Ubezpieczalni Społecznej, niepotrącane pracownikom. Orzeczenie Sądu Najwyższego Izby Karnej z dnia 25 marca 1935 r. L. 3K 1937/34, urzędowy zbiór orzeczeń Sądu Najwyższego, Izby Karnej, rok 1935, zeszyt 11, poz. 468.

Przez sumy „potrącone" należy wedle art. 58 prawa o wykroczeniach rozumieć sumy, które w myśl obowiązujących przepisów „winne być potrącone", niezależnie od tego, czy istotnie zostały potrącone, przyczem okoliczność ta jest wobec art. 7 ustęp przedostatni ustawy o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia (Dz. U. R. P. Nr. 58, poz. 555 z r. 1932) obojętna.

„Sąd Najwyższy, po rozpoznaniu kasacji Salomona Jakóba R., osk. z art. 58 prawa o wykroczeniach, założonej od wyroku Sądu Okręgowego w Krakowie z dnia 19 października 1934 r., na mocy ust. 569 k. p. p., kasację Salomona Jakóba R., oddalił.

Uzasadnienie:

Kasacja żąda uchylenia wyroku spowodu obrazy art. 58 prawa o wykroczeniach przez zastosowanie tego przepisu do czynu przypisanego oskarżonemu, jakkolwiek czyn ten polegający na niewpłacaniu z własnych środków, nie potrąconych z wynagrodzenia pracowników wpłat na rzecz instytucyj ubezpieczeń społecznych nie ma znamion przestępstwa. Pozatem kasacja podnosi zarzuty na mieszczące się w granicach art. 511 k. p. k.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Przez sumy „potrącone" należy na tle art. 58 prawa o wykroczeniach rozumieć nie sumy „rzeczywiście potrącone, lecz sumy, które w myśl obowiązujących przepisów winne być potrącone", niezależnie od tego, czy istotnie zostały potrącone czy też nie. Ostatnio wspomniana okoliczność jest wobec art. 1 ust. przed przedost. ustawy o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia (Dz. Ust. Nr. 58, poz. 555 z r. 1932) obojętna.

Twierdzenie kasacji, że taka wykładnia prowadziłaby do tego, że niewpłacanie niepotrąconych pracownikom należności na rzecz instytucyj ubezpieczeń społecznych byłoby karalne, niewpłacanie zaś należnych od pracodawcy wpłat, czyli czyn bardziej naganny, byłoby bezkarne, jest błędne. Niewpłacanie bowiem do instytucji społecznej sum należnych od samego pracodawcy nie jest bezkarne, lecz ulega karze w myśl art. 34 ust. o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia. Pod przepis ten podpadało do czasu wejścia w życie k. k. i prawa o wykroczeniach wszelkie niewpłacanie wkładek zakładów pracy. Z chwilą wejścia w życie kodeksu karnego i prawa o wykroczeniach zakresu art. 34 ustawy o zabezpieczeniu na wypadek bezrobocia został wyłączony stan faktyczny, przewidziany w przepisie art. 58 prawa o wykroczeniach.

Z tych zasad Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji.

Zwyczaje handlowe. Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie wydała następujące orzeczenie

w przedmiocie pośrednictwa przy transakcjach dzierżawy kopalń ropy:

Niema zwyczaju handlowego, któryby w braku wyraźnej umowy w sposób jednolity normował wysokość prowizji pośrednika niezawodowego lub zawodowego przy transakcjach dzierżawy kopalni ropy.

Zastrzegana w tego rodzaju umowach prowizja waha się naogół, w zależności od wartości transakcji, w granicach od 5—1% ceny transakcji w zależności od jej wielkości, obniżając się przy wielkich transakcjach nawet do ½% wartości przedmiotu dzierżawy (9/V. 1936. L. 4087/II).

Ulgi podatkowe dla nabywców pojazdów mechanicznych. W Dz. U. R. P. z dn. 15 maja b. r. Nr. 39, poz. 294 ogłoszony został dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 7 maja 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych — następującej treści:

Na podstawie art. 55 ust. (1) ustawy konstytucyjnej i ustawy z dnia 30 marca 1936 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania dekretów (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 186) postanawiam co następuje:

Art. 1. (1) Osobom fizycznym, które w okresie czasu od 1 kwietnia 1936 r. do 1 stycznia 1938 r. nabędą na własność pojazdy mechaniczne o cenie nabycia nieprzekraczającej 12.000 zł. przysługuje ulga w podatku dochodowym i specjalnym podatku od wynagrodzeń wypłacanych z funduszów publicznych, na zasadach, unormowanych w dekrecie niniejszym.

(2) Za pojazdy mechaniczne w rozumieniu ust. (1) uważa się wszelkie samochody, ciągniki i motocykle.

Art. 2. (1) Ulga przysługuje wyłącznie osobom, które nabyły nowe pojazdy mechaniczne u sprzedawców, trudniących się zawodowo na obszarze Rzeczypospolitej sprzedażą, montażem lub produkcją pojazdów mechanicznych.

(2) Nabywcy pojazdów mechanicznych, którym z tytułu nabycia pojazdów przysługuje ulga w podatku dochodowym na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr. 2, poz. 6) oraz na podstawie przepisów dekretu niniejszego, mają prawo wyboru podstawy prawnej do zastosowania ulgi.

Art. 3. (1) Ulga, przewidziana w art. 1 ust. (1), przyznawana będzie przez potrącenie sum wydatkowanych na nabycie pojazdu mechanicznego z opodatkowanego według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym dochodu, uzyskanego w roku, w którym należność za nabyty pojazd mechaniczny została całkowicie uiszczona, jak również z wynagrodzeń, opodatkowanych podatkiem dochodowym według działu II ustawy o państwowym podatku dochodowym lub podatkiem specjalnym od wynagrodzeń wypłacanych z funduszów publicznych i otrzymanych w roku nabycia pojazdu mechanicznego.

(2) Jeżeli cena nabycia pojazdu mechanicznego przekracza sumę dochodu według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym, uzyskanego w roku, w którym należność za nabyty pojazd została całkowicie uiszczona, bądź też sumę otrzymanych w roku nabycia pojazdu wynagrodzeń, podlegających podatkowi według działu II ustawy o państwowym podatku dochodowym lub specjalnemu podatkowi od wynagrodzeń wypłacanych z funduszów publicznych, nadwyżka ceny nabycia będzie potrącona z dochodu lub wynagrodzenia, uzyskanego w ciągu następnych dwóch lat.

Art. 4. (1) Osoby, ubiegające się o ulgę w podatku dochodowym według działu I ustawy o państwowym podatku dochodowym, powinny złożyć podanie do urzędu skarbowego, właściwego dla wymiaru państwowego podatku dochodowego, przed uprawomocnieniem się wymiaru tego podatku na rok podatkowy bezpośrednio następujący po roku, w którym należność za nabyty pojazd mechaniczny została całkowicie uiszczona.

(2) Osoby, ubiegające się o ulgę w podatku dochodowym według działu II ustawy o państwowym podatku dochodowym, w specjalnym podatku od wynagrodzeń wypłacanych z funduszów publicznych, bądź też w obydwu tych podatkach równocześnie, powinny złożyć podanie do urzędu skarbowego, w którego okręgu mają miejsce zamieszkania w czasie wnoszenia podania o ulgę. Podanie powinno być wniesione w terminie do dnia 1 kwietnia roku następującego bezpośrednio po roku, w którym należność za nabyty pojazd mechaniczny została całkowicie uiszczona.

(3) Do podań, wymienionych w ust. (1)i(2), należy dołączyć zaświadczenie sprzedawcy, zawierające następujące dane:

1) imię i nazwisko nabywcy,
2) rodzaj, typ i numer motoru sprzedanego pojazdu,
3) datę zawarcia umowy o sprzedaż,
4) wysokość ceny sprzedażnej i datę całkowitego jej uiszczenia,
5) oświadczenie sprzedawcy, że sprzedany pojazd jest nowy,
6) zaznaczenie, iż zaświadczenie wydane zostało w celu uzyskania ulg, przewidzianych w dekrecie niniejszym.

(4) Osoby, ubiegające się o ulgę w podatku dochodowym według działu II ustawy o państwowym podatku dochodowym oraz w specjalnym podatku od wynagrodzeń wypłacanych z funduszów publicznych, powinny ponadto dołączyć do podania zestawienie wynagrodzeń otrzymanych w ciągu roku, w którym pojazd nabyto oraz potrąconego od tych wynagrodzeń podatku dochodowego tudzież specjalnego podatku od wynagrodzeń wypłacanych z funduszów publicznych.

Art. 5. Od decyzji urzędu skarbowego w sprawie przyznania ulgi przysługuje prawo odwołania w terminie dni trzydziestu od daty doręczenia decyzji do właściwej władzy skarbowej II instancji.

Art. 6. Sprzedawca pojazdu mechanicznego, który w zaświadczeniu, wymienionem w art. 4 ust. (3), podaje świadomie nieprawdziwe dane, podlega odpowiedzialności jak za przestępstwo, przewidziane w art. 176 Ordynacji Podatkowej (Dz. U, R. P. z 1936 r. Nr. 14, poz. 134).

Art. 7. Wykonanie dekretu niniejszego porucza się Ministrowi Skarbu.

Art. 8. Dekret niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Ordynacja podatkowa. W Dz. U. R. P. z dn. 26 lutego b. r. Nr. 14, poz. 134 — ogłoszone zostało obwieszczenie Ministra Skarbu z dn. 14. II. 1936 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy z dn. 15. III. 1934 r. zawierającej „Ordynację Podatkową".

Ulgi w sprawie zaległości podatkowych. W Dz. U. R. P. z dn. 24 kwietnia b. r. Nr. 30, poz. 243 — ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 31. III. 1936 r. o zmianie rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 15. IV. 1935 r. o ulgach w spłacie zaległości podatkowych.

Przepisy dewizowe. Dz. U. R. P. z dn. 27 kwietnia b. r. Nr. 32 pod poz. 249 — ogłasza dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 26. IV. 1936 r. w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznemi i krajowemi środkami płatniczemi, pod poz. 250 rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 26. IV. 1936 r. w tym samym przedmiocie.

Nowe prawo czekowe. W Dz. U. R. P. z dn. 11 maja b. r. Nr. 37, poz. 283 — ogłoszona została ustawa z dn. 28. IV. 1936 r. zawierająca Prawo czekowe.

Nowe prawo wekslowe. W Dz. U. R. P. z dn. 11 maja b. r. Nr. 37, poz. 282 — ogłoszona została ustawa z dn. 28. IV. 1936 r. zawierająca Prawo wekslowe.

Państwowy podatek dochodowy. W Dz. U. R. P. z dn. 20 maja b. r. nr. 40, poz. 301 znajduje się rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 27. IV. 1936 r. w sprawie wykonania ustawy o państwowym podatku dochodowym.

Dowód z zeznania świadków w postępowaniu władz skarbowych. Jak wiadomo ordynacja podatkowa dopuszcza dowód z zeznań świadków dla stwierdzenia okoliczności, które mogą mieć wpływ i znaczenie przy wymiarze podatków. Płatnik ma prawo żądania przesłuchania świadków na wszystkie te okoliczności, których stwierdzenie uważa za niezbędne przy ustalaniu podstaw wymiaru podatku. Władza skarbowa, wymierzająca podatek niema prawa odmówić zbadania świadków, chyba, że uzna okoliczności, które świadkowie ci mają udowodnić za udowodnione bez tych zeznań, względnie za nieistotne dla wymiaru podatków, wreszcie jeżeli uzna, że okoliczności, które płatnik chce zeznaniami świadków udowodnić nie mogą być wogóle zeznaniami świadków udawadniane.

W pewnej konkretnej sprawie płatnik zaofiarował dowód ze świadków dla stwierdzenia pewnych konkretnych okoliczności, bezpośrednio związanych z ustaleniem podstawy wymiaru podatku. Władza wymiarowa odmówiła zbadania tych świadków, motywując swe stanowisko wyłącznie tym faktem, że świadkowie podani przez płatnika pozostają w stosunku służbowym do płatnika.

Sprawa oparła się o N. T. A., który, rozstrzygając tę kwestję, wyjaśnił, iż władzy wymiarowej przysługuje wprawdzie prawo swobodnej oceny wyników postępowania dowodowego, jednak uprawnienie to nie zwalnia władzy wymiarowej od obowiązku rozprawienia się z wnioskami dowodowemi płatnika, o ile dowody te są dopuszczalne a dla sprawy istotne. Dyskwalifikacja zeznań świadków wyłącznie z tego powodu, że pozostają one w stosunku służbowym do płatnika nie może być uznaną za rozprawienie się z materjałem dowodowym, gdyż takie stanowisko władzy skarbowej pomija zupełnie przedmiotową ocenę złożonych zeznań.

Z powyższego wyjaśnienia Trybunału wynika, że płatnik ma prawo żądać badania świadków nawet w tym wypadku, jeżeli świadkowie ci są jego pracownikami. Znaczenie tych zeznań, tak jak i przy każdem innem badaniu, będzie podlegało ocenie ze strony władzy wymiarowej. (Wyrok N. T. A. L. rej. 6972/32).

Opłaty na Fundusz Pracy i Fundusz Bezrobocia. Powszechnie utarło się mniemanie, że Fundusz Pracy i Fundusz Bezrobocia należy traktować równorzędnie i, że tak do jednego, jak i drugiego Funduszu odnoszą się takie same normy i postanowienia ustawowe.

Chcemy w tem miejscu zwrócić uwagę P. T. Firmom na pewne charakterystyczne różnice, zachodzące między tymi Funduszami, zwłaszcza przy obliczaniu opłat.

Podstawę wymiaru opłat do Funduszu Bezrobocia stanowi faktyczny zarobek robotnika wraz z należnemi dodatkami pieniężnemi, określonemi w umowie, normującej stosunek służbowy i wynagrodzenie za pracę a mającemi charakter świadczeń stałych i regularnych.

W przemyśle naftowym podstawą wymiaru opłat od zarobków robotniczych do Funduszu Bezrobocia i Funduszu Pracy jest wynagrodzenie gotówkowe a to: dniówki, dodatki do dniówek, ryczałty miesięczne, metrowe, cysternowe, relutum pieniężne za niedostarczone mieszkanie, światło i opał, relutum za ubrania ochronne i fartuchy.

W myśl natomiast reskryptu Min. Pracy i Opieki Społecznej z 2. V. 1926 r. Nr. 2118/0/IV. równowartości świadczeń w naturze nie wlicza się do podstawy wymiaru opłat do Funduszu Bezrobocia. W myśl zaś instrukcji Min. Opieki Społecznej z dnia 24. V. 1933 r. Nr. 2129 U. Ch. równowartość świadczeń w naturze wlicza się do podstawy wymiaru dla opłat do Funduszu Pracy.

Do Funduszu Bezrobocia i Funduszu Pracy nie uiszcza się opłat od odszkodowań za niewykorzystany urlop, za rozwiązanie stosunku służbowego bez wypowiedzenia zasiłku pogrzebowego i t. p.

Odnośnie do uczniów i terminatorów, to nie uiszcza się opłat do Funduszu Bezrobocia ze względu na ich wiek a do Funduszu Pracy ze względu na brak stosunku najmu pracy (reskr. Min. Opieki Społecznej z 13.VI. 1934 r. L. 413/M. VII. U. K.).

Co się tyczy inwalidów wojskowych, pobierających zaopatrzenie inwalidzkie, to od wynagrodzeń takich inwalidów nie opłaca się składek ani do Funduszu Bezrobocia, ani do Funduszu Pracy. Obowiązek odprowadzania opłat do Funduszu Pracy powstaje, gdy inwalidzie została wstrzymana wypłata renty inwalidzkiej.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

Od Redakcji. O ile nie zajdzie nic ważnego, następny — podwójny — zeszyt pisma, ukaże się, spowodu wakacyj i okresu urlopowego — dopiero 15 sierpnia 1936.

Fundusz Popierania Wiertnictwa Naftowego. W dniach 18 i 19 czerwca b. r. obradowała we Lwowie Rada Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego. Obrady toczyły się pod przewodnictwem Prezesa Rady p. inż. J. Mokrego. W posiedzeniu wziął udział w charakterze delegata Ministerstwa Przemysłu i Handlu — Zastępca Naczelnika Wydziału Nafty p. Radca inż. P. Wrangel. Porządek dzienny obejmował:

1) opracowanie ogólnych zasad udzielania pożyczek, sposobu ich spłaty, wymaganych zabezpieczeń i innych warunków umownych,
2) rozpatrzenie wniesionych podań i uchwalenie pożyczek na wiercenia,
3) ustalenie kwoty przeznaczyć się mającej na wiercenia na 1936 r.,
4) rozpatrzenie podań o subwencję,
5) ustalenie ogólnego planu działalności subwencyjnej na 1936 r.,
6) sprawy administracyjne,
7) wnioski i interpelacje Członków Rady.

Jak się dowiadujemy, Rada Funduszu rozpatrzyła w powyższych dwu dniach około 70 podań i przyznała pożyczek na wiercenia łącznie na sumę około zł. 570.000.— Wyczerpano w zupełności pierwszy punkt porządku dziennego i uchwalono dotyczące zasady. Ponieważ jednak nie zdołano wyczerpać pełnego porządku dziennego i załatwić wszystkich wniesionych podań, wszystkie pozostałe sprawy odroczono do następnego posiedzenia Rady, które zwołano już na dzień 25 czerwca b. r.

Obrady pełnej Rady poprzedziło kilka posiedzeń wyłonionej przez Radę Komisji dla opracowania zasad kredytowych i przygotowania materjału podaniowego na pełną Radę. Komisja obradowała pod przewodnictwem p. prezesa Mokrego.

W sprawie projektu rozporządzenia o obowiązkowem badaniu używanych rur wiertniczych. Wobec mylnych pogłosek, dotyczących wymienionego projektu — zawiadamiamy na podstawie informacji otrzymanej z Prezydjum Wyższego Urzędu Górniczego we Lwowie, że ostateczne załatwienie tej sprawy uzależnione zostało od wyniku konferencji z reprezentantami przemysłu naftowego, która zwołana zostanie wkrótce do Lwowa przez Wyższy Urząd Górniczy we Lwowie.

Podatek przemysłowy od obrotu od produkcji bruttowej. Dowiadujemy się z wiarogodnego źródła, że Ministerstwo Skarbu, naskutek starań poczynionych przez przemysł naftowy (Związek Polskich Przemysłowców Naftowych wniósł w tej sprawie memorjał do Ministra Skarbu jeszcze w sierpniu ub. r.) — podzieliło stanowisko przemysłu w odnośnej kwestji i uznało, że produkcja przypadająca na udziały brutto nie stanowi przychodu przedsiębiorstwa i temsamem nie podlega podatkowi przemysłowemu od obrotu. Za parę tygodni ma się pojawić nowe rozporządzenie wykonawcze o podatku przemysłowym, które obecnie jest w opracowaniu, i w rozporządzeniu tem zamieszczone zostanie wyjaśnienie tego rodzaju.

„W kopalniach ropy naftowej wyłącza się z przychodu brutto, stanowiącego obrót przedsiębiorstw kopalnianych, wartość ropy i gazów, przypadającą na udziały bruttowców, obciążone już podatkiem od kapitałów i rent."

Z życia przedsiębiorstw naftowych. W dniu 31 maja b. r. obchodzono w Schodnicy w przedsiębiorstwie f-my „Brzozowski — Winiarz" uroczystość 40-lecia pracy w przemyśle naftowym i 25-lecia w tej firmie, na kopalni w Schodnicy — wiertacza i dozorcy ruchu p. Tomasza Szpyrki.

W sali domu administracyjnego odbyła się przy tej okazji wieczornica z udziałem współwłaścicieli przedsiębiorstwa oraz wszystkich pracowników i ich rodzin. Wśród licznych toastów wznoszonych na cześć Jubilata — przemówił doń współwłaściciel i dyrektor firmy p. Juljan Winiarz w następujących słowach:

„Kochany Jubilacie i Wy towarzysze wspólnej pracy! Obchodzimy w tej chwili, piękną i podniosłą uroczystość, czcząc 25-lecie nieprzerwanej pracy na naszej kopalni i równocześnie 40-lecie pracy w przemyśle naftowym — naszego towarzysza pracy Tomasza Szpyrki.

40 lat przepracowanych w trudzie i znoju w przemyśle naftowym, w tem 25 w jednym i tym samym warsztacie pracy, wycisnęło Ci, Czcigodny Jubilacie — niejedną kroplę potu z czoła i zorało niejedną zmarszczką Twe oblicze. Zjednało Ci to jednak powszechny szacunek, miłość i poważanie otoczenia oraz szczere uznanie i wdzięczność Twych przełożonych za Twą długoletnią, sumienną i owocną pracę. Szacunek i miłość, oraz zaufanie, jakiem Cię wszyscy — my Twoi współpracownicy — darzymy — niech Ci będzie nagrodą za Twe trudy.

Uroczystość ta jest już drugą skolei w naszem gronie i widzę z dumą, że w niedługim czasie cze-

kają nas dalsze podobne uroczystości. Nasuwa mi to pewne refleksje, któremi chciałbym się z Wami podzielić. Wydaje mi się oto, że przeciwieństwa między pracą i kapitałem, nie muszą być znów tak wielkie, skoro możemy przez długie lata pracować wspólnie i w zgodzie przy jednym warsztacie pracy. Mam przeto nadzieję, że nadejdzie — może już niedługo — czas, kiedy najszczytniejszym tytułem do zasługi będzie dokonana praca, a polski robotnik, polska myśl techniczna i polski przemysłowiec — zjednoczą się w wspólnym wysiłku nad budową siły i potęgi naszej Ojczyzny — Rzeczypospolitej Polskiej. Szczytny ten cel niechaj stanie się ogniwem łączącem nas w wspólnej pracy dla dobra kraju i przyszłych pokoleń.

Wznosząc kielich na Twe zdrowie, składam Ci, Drogi, Czcigodny Jubilacie, serdeczne życzenia, byś nadal w pełni sił i zdrowia mógł wspomagać nas w naszych dążeniach do tego wielkiego celu. Najdłuższe lata życia niech Ci opromienia to głębokie przeświadczenie, żeś się Swem życiem, pracą i przykładem przysłużył dobrze Swemu krajowi."

W miłym nastroju, uroczystość ta, urozmaicona śpiewem i muzyką — przeciągnęła się do późnej nocy, pozostawiając po sobie niezatarte wspomnienia.

Doroczne Walne Zgromadzenie Polskiego Eksportu Naftowego. Dnia 29 maja b. r. odbyło się we Lwowie, w sali Izby Przemysłowo Handlowej Walne Zgromadzenie Polskiego Eksportu Naftowego z następującym porządkiem dziennym:

1) Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
2) Sprawozdanie Zarządu.
3) Zatwierdzenie zamknięcia rachunkowego oraz sprawozdań z czynności Polskiego Eksportu Naftowego za rok 1935 i udzielenie absolutorjum Zarządowi oraz Radzie Nadzorczej za działalność w roku sprawozdawczym.
4) Wybór Rady Nadzorczej.
5) Wolne wnioski.

W Zgromadzeniu tem, oprócz uczestników tej organizacji — wziął udział Naczelnik Wydziału Nafty Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. inż. Henryk Salomon de Friedberg w charakterze jej Komisarza Rządowego.

Walne Zgromadzenie otworzył i zagaił Prezes Rady Nadzorczej p. inż. Wiktor Hłasko, poczem zaproponował na przewodniczącego Zgromadzenia p. dyr. inż. Stefana Dażwańskiego. Kandydaturę tę przyjęto przez aklamację. Przewodniczący Zgromadzenia powołał na asesorów pp. dra Joachima Hausmanna i inż. Marjana Wieleżyńskiego, a na sekretarza p. dra Jerzego Kozickiego.

Sprawozdanie z działalności Polskiego Eksportu Naftowego złożył jego dyrektor p. inż. Damian Wandycz. W sprawozdaniu tem powołał się na sprawozdanie cyfrowe, rozesłane wszystkim uczestnikom organizacji i scharakteryzował całokształt spraw przemysłu naftowego oraz prace dokonane na terenie Polskiego Eksportu Naftowego.

Złożone sprawozdanie przyjęło Walne Zgromadzenie do zatwierdzającej wiadomości wraz z zamknięciem rachunkowem za rok sprawozdawczy, poczem udzieliło Zarządowi i Radzie Nadzorczej absolutorjum z czynności w odnośnym roku.

Przeprowadzono następnie wybory do Rady Nadzorczej na rok 1936. Wybory te wypadły następująco:

Inż. Wiktor Hłasko — przewodniczący
Filip Herman — zastępca przewodniczącego
Dr Marek Aleksandrowicz
Inż. Stefan Dażwański
Inż. Józef Gajl
Feliks Goldhammer
Dr Joachim Hausmann
Dr Jerzy Kozicki
Dr Stefan Scipio del Campo
Inż. Ludwik Sztolcmann
Dr Leopold Tiegermann
Inż. Marjan Wieleżyński
Inż. Ludwik Włoczewski.

WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

Sytuacja rynkowa w marcu 1936 r.

W miesiącu sprawozdawczym wyekspedjowano do spożycia na rynek krajowy mniej o jakie 8%, niż w miesiącu poprzednim. Na obniżenie się ekspedycji marcowej, wpłynęła głównie nafta, w pozostałych głównych produktach obserwujemy nawet wzrost w stosunku do lutego b. r. Wzrost ten jest wynikiem pewnego ożywienia w innych przemysłach z początkiem sezonu wiosennego. Nie wyrównał on jednakowoż ubytku poniesionego w nafcie świetlnej. W stosunku jednakowoż do marca ub. r., ekspedycje wszystkich głównych produktów, z wyjątkiem benzyny — wykazują wzrost.

Sprzedaż benzyny przedstawiała się w marcu b. r. lepiej, aniżeli w miesiącu poprzednim. Sprzedano bowiem o 523 t więcej, niż w lutym b. r., jednak o 75 t mniej, niż w marcu ub. r. W pierwszych 3-ch miesiącach b. r. wyekspedjowano mniej o 291 t, aniżeli w analogicznym okresie ub. r. A zatem sprzedaż benzyny na rynku krajowym wciąż

maleje. W stosunku do roku 1931 spadła o jakie 30%. Powołujemy się na ten ostatni rok dlatego, że w tym roku nastąpiło załamanie się konjunktury krajowej. Ponieważ w problemie motoryzacyjnym nie zaszły dotychczas żadne zmiany, któreby wskazywały na szybszy postęp procesu motoryzacyjnego już w bieżącym sezonie, nie sądzimy, aby w zbycie benzyny w kraju nastąpiło w odnośnym sezonie polepszenie, i ażeby sprzedaż benzyny wzrosła ponad normę bieżącego sezonowego zapotrzebowania.

Sprzedaż nafty kształtowała się w marcu b. r. znacznie słabiej, aniżeli w miesiącu poprzednim. Wyekspedjowano mniej o 3.402 t. Jest to dużo. Wprawdzie spadek spożycia nafty jest w tym wypadku naturalnym objawem sezonowym, to jednak zdaje się, że w tym wypadku norma sezonowego spadku została przekroczona. Świadczy to o tem, że grudniowa zniżka ceny nafty nie odniosła żadnego skutku. W stosunku do marca ub. r. poziom sprzedaży nafty był nieco wyższy, lecz wszystkiego o 353 t. W porównaniu z rokiem 1931 zbyt nafty był mniejszy o jakie 8%. W porównaniu do analogicznego okresu ub. r., sprzedaż krajowa nafty w pierwszym kwartale b. r. przewyższała zeszłoroczną o 2.106 t.

W zbycie oleju gazowego nastąpiła w marcu b.r. poprawa zarówno w stosunku do lutego b. r., jak i w stosunku do marca ub. r. W stosunku do lutego b. r. wyekspedjowano więcej o 212 t, w stosunku zaś do marca ub. r. o 260 t. W pierwszym kwartale b. r. wyekspedjowano więcej o 768 t, niż w tym samym czasie w roku 1935. w porównaniu z rokiem 1931 sprzedaż krajowa tego produktu była mniejsza o 10%. Produkt ten obłożony jest niesłusznie podatkiem drogowym. Gdyby podatek ten, zgodnie z postulatem przemysłu naftowego — zniesiono, to sprzedaż oleju gazowego mogłaby rozwijać się pomyślniej.

Olejów smarowych wyekspedjowano w marcu b. r. więcej w stosunku do lutego b. r. o 359 t, w stosunku do marca ub. r. o 316 t. Ekspedycja pierwszych 3-ch miesięcy r. b. łącznie — przewyższyła tenże okres ub. r. o 686 t. Zbyt olejów smarowych wykazuje w odnośnym trzymiesięcznym okresie nadwyżkę w stosunku do roku 1931 o 1.050 t. Niepokojące są zapasy tego oleju, dlatego dalsze pomyślne kształtowanie się sprzedaży olejów smarowych zależy od tego rodzaju racjonalizacji przeróbki, któraby zapobiegła nadmiernym zapasom.

Stały i równomierny wzrost wykazuje spożycie parafiny. W okresie sprawozdawczym wyekspedjowano jej o 108 t więcej, niż w lutym b. r. i 145 t więcej, niż w marcu ub. r. Pierwsze tegoroczne 3 miesiące łącznie — przewyższyły analogiczny okres ub. r. o 470 t. Ekspedycja pierwszego kwartału r. b. przewyższyła również pierwszy kwartał roku 1931 o 138 t.

W asfalcie widoczny jest również wzrost krajowego zapotrzebowania. Na rzeczywistą ocenę jeszcze za wcześnie, gdyż właściwy sezon asfaltowy jeszcze się nie zaczął.

Oceniając całokształt obrotów handlowych w marcu b. r., stwierdzić trzeba, że w odnośnym czasokresie nastąpiło pewne ożywienie rynkowe, albowiem, jak już zauważyliśmy na wstępie, ekspedycje wszystkich produktów, z wyjątkiem nafty świetlnej — wzrosły, jednakowoż obroty obracały się naogół w skromnych rozmiarach, mimo początku sezonu wiosennego. Zbyt benzyny należy uważać za słaby, tembardziej, że warunki atmosferyczne były naogół sprzyjające.

Eksport w okresie sprawozdawczym wzrósł w stosunku do lutego b. r. łącznie o 13%, w stosunku do marca ub. r. — o 36%. Wzrost ten pochodzi stąd, że zwiększyły się znacznie dostawy benzyny do Czechosłowacji w łączności z sezonem wiosennym. Wzrósł również wywóz nafty do tego kraju. Spadł natomiast eksport olejów gazowego i smarowych.

Pierwsze miejsce w naszym eksporcie zajmuje Czechosłowacja. Wywieziono do tego kraju w miesiącu sprawozdawczym 5.728 t benzyny, 1.758 t nafty, 138 t olejów smarowych i 15 t asfaltu — razem wywieziono do Czechosłowacji 7.639 t. Na drugiem miejscu stoi wywóz przez Gdańsk. Tą drogą wywieziono 1.272 t olejów smarowych, 1.248 t parafiny, 989 t oleju gazowego, 720 t nafty, 367 t benzyny, razem zaś z mniejszemi ilościami innych jeszcze produktów — 4.651 t. Do Austrji wyeksportowano łącznie 704 t, przeważnie nafty i oleju gazowego. Do Niemiec wywieziono wszystkiego 500 t. Na tę ilość złożyła się nafta, benzyna i oleje smarowe. Mniejsze ilości parafiny wywieziono: do Grecji 90 t, Jugosławji 62 t, Węgier 50 t, Austrji 20 t i Niemiec 2 t. Wobec zwyżki notowań cen rumuńskich, poprawiły się również ceny naszych produktów naftowych w eksporcie do Czechosłowacji.

Z podziału łącznego zbytu produktów naftowych — przypada na kraj 58.5%, na eksport 41.5%.

Polski przemysł naftowy w marcu 1936 r.

I. Kopalnictwo.

Produkcja ropy naftowej. Marzec b. r. był pod względem wydobycia ropnego lepszy od lutego b. r. Wydobyto w tym miesiącu o 2.774 t więcej, jak w miesiącu poprzednim. W stosunku do marca ub. r. wydobycie ropne było w dotyczącym tegorocznym miesiącu większe. Sytuacja w miesiącu sprawozdawczym przedstawia się następująco:

Okręg	Wydobycie	Zużycie na opał	Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie	Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca
	t	o	n	n
Jasło	8.823	14	75	2.796
W porówn. z II. 36 r.	+ 528	+ 3	—	— 1.075
„ z III. 35 r.	+ 454	+ 2	+ 17	— 747

Drohobycz

Rej. borysławski[1])	23.700	13	1.327	
W porówn. z II. 36 r.	+ 1.438	— 3	+ 159	
„ z III. 35 r.	— 688	+ 2	+ 53	
Inne miejscowości	6.566	—	204	
W porówn. z II. 36 r.	+ 331	— 2	+ 11	
„ z III. 35 r.	— 1.396	— 3	— 43	
Razem okr. Drohobycz	30.266	13	1.531	11.931
W porówn. z II. 36 r.	+ 1.769	— 5	+ 169	— 494
„ z III. 35 r.	— 2.084	— 2	+ 10	— 3.343
Stanisławów	5.019	24	25	1.708
W porówn. z II. 36 r.	+ 477	— 9	+ 6	— 97
„ z III. 35 r.	+ 2.201	— 5	+ 2	+ 998
Razem	44.108	51	1.631	16.435
W porówn. z II. 36 r.	+ 2.774	— 11	+ 176	— 1.666
„ z III. 35 r.	+ 570	— 5	+ 29	— 3.093

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w marcu b. r. 1.423 t, t. j. o 2 t mniej jak w lutym b. r. i o 19 t więcej jak w marcu ub. r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

	tonn
Okręg Jasielski	284.6
„ Drohobycki (z rej. Borysławskim)	976.4
Rejon Borysławski (z Mraźnicą II)	768.1
Okręg Stanisławowski	161.9

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

	kg
Rejon Borysławski	1.376
Wszystkie pozostałe miejscowości razem	258
Wszystkie okręgi razem	460

Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspedjowana. W miesiącu sprawozdawczym oddano i wyekspedjowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

Okręg		tonn
Jasło		9.183
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	1.179
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	955
Drohobycz		
Rej. Borysławski[1])		22.457
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	1.600
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	26
Inne miejscowości		6.238
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	150
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	1.480
Razem okr. Drohobycz		28.695
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	1.750
„ z tym samym m-cem ub. r.	—	1.507
Stanisławów		5.067
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	—	588
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	2.229
Razem		42.945
W porównaniu z m-cem poprzednim b. r.	+	2.341
„ z tym samym m-cem ub. r.	+	1.677

[1]) Bez Mraźnicy II.

Nowe wiercenia. W marcu b. r. uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim, 12 — w okręgu drohobyckim, 9 — w okręgu stanisławowskim, 2.

Stan otworów świdrowych był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

Treść	Okręg Drohobycki		
	Rejon borysławski	Inne miejscowości	Razem
Samopłynące	—	1	1
W tłokowaniu	303	—	303
W pompowaniu	57	902	959
W łyżkowaniu	185	7	192
Wyłącznie gazowe	132	21	153
Razem w eksploatacji	677	931	1.608
W wierceniu	5	16	21
W wierceniu i eksploatacji	13	11	24
W instrumentacji i rekonstrukcji	31	12	43
Razem czynnych	726	970	1.696
W montowaniu	—	1	1
Zmontowane a nieuruchomione	4	3	7
Czasowo nieczynne	257	299	556
W likwidacji	2	5	7
Razem	989	1.278	2.267

Treść	Okręg			
	Drohobycz	Jasło	Stanisławów	Razem
Samopłynące	1	7	9	17
W tłokowaniu	303	31	13	347
W pompowaniu	959	1.060	196	2.215
W łyżkowaniu	192	107	145	444
W smoczkowaniu	—	10	—	10
Wyłącznie gazowe	153	39	13	205
Razem w eksploatacji	1.608	1.254	376	3.238
W wierceniu	21	45	16	82
W wierceniu i eksploatacji	24	24	13	61
W instrumentacji i rekonstrukcji	43	6	3	52
Razem czynnych	1.696	1.329	408	3.433
W montowaniu	1	1	3	5
Zmontowane a nieuruchomione	7	—	2	9
Czasowo nieczynne	556	123	48	727
W likwidacji	7	8	6	21
Razem	2.267	1.461	467	4.195

Ruch wiertniczy. Odwiercono w marcu b. r. ogółem 8.722 m, czyli o 2.232 m więcej, jak w lutym b. r. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

Okręg	metry
Jasło	3.856
Drohobycz	
Rej. Borysławski	437
Inne miejscowości	2.654
Razem okr. Drohobycz	3.091
Stanisławów	1.775
Razem	8.722
W porównaniu z tym samym m-cem ub. r.	+ 4.328

Stan zatrudnienia na kopalniach. W miesiącu sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

Okręg	
Jasło	2.844
Drohobycz	
Rej. Borysławski	3.557
Inne miejscowości	1.376
Razem okr. Drohobycz	4.933
Stanisławów	1.353
Razem	9.130

II. Przemysł gazowy.

Produkcja gazu ziemnego. Produkcja ta była w marcu b. r. następująca w poszczególnych okręgach:

Okręg	Produkcja	Zużycie własne na kopalni	Wypuszczono w powietrze i manko ruroc.	Odtłoczono
	w tysiącach m³			
Jasło	11.697	2.566	238	8.893
Drohobycz				
Rej. Borysławski	11.143			
Daszawa i Gelsendorf	12.160			
Inne miejscowości	2.576			
Razem okr. Drohobycz	25.879	6.993	107	18.779
Stanisławów	4.835	701	61	4.074
Razem	42.411	10.260	406	31.746
W porówn. z II. 36 r.	— 816	+ 521	+ 36	— 1.373
„ z III. 35 r.	— 2.743	— 3.454	— 336	+ 1.048

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

Okręg	m/³min.
Jasło	262.—
Drohobycz	579.8
Stanisławów	108.3

III. Przemysł rafineryjny.

Przeróbka ropy w rafinerjach. Rafinerje przerobiły w marcu b. r. 40.299 t ropy naftowej, z czego wytworzono:

	1936 r. II.	1936 r. III.	1935 r. III.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	7.630	7.971	7.223
Nafta	12.731	11.143	11.904
Olej gazowy i opałowy	5.844	6.325	8.535
Oleje smarowe	7.264	6.084	6.283
Parafina i świece	2.521	2.162	2.226
Ogólna wytwórczość	37.805	36.555	38.163

Spożycie krajowe. Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

	1936 r. II.	1936 r. III.	1935 r. III.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	3.751	4.274	4.349
Nafta	11.665	8.263	7.910
Olej gazowy i opałowy	4.432	4.644	4.384
Oleje smarowe	2.951	3.310	2.994
Parafina i świece	673	781	636
Wszystkich produktów razem	24.873	22.859	21.513

Eksport. Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport zagranicę, była następująca:

	1936 r. II.	1936 r. III.	1935 r. III.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	4.818	6.371	2.312
Nafta	2.817	3.527	1.270
Olej gazowy i opałowy	2.075	1.955	3.266
Oleje smarowe	2.826	2.555	2.848
Parafina i świece	1.555	1.472	1.888
Wszystkich produktów razem	14.300	16.197	11.865

Zapasy w rafinerjach. Zapasy produktów naftowych w rafinerjach wynosiły:

	1936 r. 29. II.	1936 r. 31. III.	1935 r. 31. III.
	t o n n		
Benzyna łącznie z gazoliną	24.037	24.004	19.459
Nafta	16.587	15.931	32.200
Olej gazowy i opałowy	5.285	4.994	6.760
Oleje smarowe	73.430	73.598	64.219
Parafina i świece	3.127	3.032	5.061
Wszystkich produktów razem	173.717	172.458	184.477

Zapasy ropy w rafinerjach. Zapasy te wynosiły w końcu marca b. r. 31.161 t, t. j. o 5.138 t więcej jak w końcu lutego b. r. i o 5.835 t więcej aniżeli w końcu marca ub. r.

Zatrudnienie w rafinerjach. Rafinerje zatrudniały w marcu b. r. ogółem 3.103 robotników, z tej liczby przy pracach, związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.069.

Rafinerje czynne. W marcu b. r. czynnych było 27 fabryk rafineryjnych.

IV. Przemysł gazolinowy.

Przeróbka gazu w gazoliniarniach. Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w marcu b. r. 22.998.995 m³, w lutym b. r. 22.098.278 m³, w marcu ub. r. 24.722.308 m³.

Produkcja gazoliny. Z tej ilości gazu wyprodukowano gazoliny: w marcu b. r. 3.346 t, w lutym b. r. 3.138 t, w marcu ub. r. 3.525 t.

Ekspedycje. Wyekspedjowano w odnośnym miesiącu:

	1936 r. II.	1936 r. III.	1935 r. III.
	t o n n		
Na rynek krajowy	391	382	365
Do innej rafinerji	1.753	2.031	1.981
Na eksport	42	71	60

Zapasy w gazoliniarniach. Zapasy w fabrykach gazoliny wynosiły: w końcu marca b. r. 460 t, w końcu lutego b. r. 533 t, w końcu marca ub. r. 652 t.

Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich. W marcu b. r. było w ruchu 26 fabryk, które zatrudniały 334 robotników.

Ceny ropy naftowej.

Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg f-my Vacuum Oil Co — maj 1936 r.:

Bitków Stella—Zofja, Urycz	zł. 1.620.—
Grabownica bezparafinowa	„ 1.782.—
Humniska	„ 1.647.—
Iwonicz, Klimkówka bezparafinowa	„ 1.431.—
Jaszczew	„ 1.512.—
Krosno bezparafinowa	„ 1.331.64
Krosno parafinowa	„ 1.282.50
Kryg — Lipinki	„ 1.309.50
Kryg zielona, Lipinki — Rużyca	„ 1.350.—
Lipinki, Lipinki — Faworyt	„ 1.390.50
Lipinki — Lipa	„ 1.362.02
Męcina Wielka	„ 1.444.50
Mokre	„ 1.755.—
Polana — Ostre	„ 1.242.—
Potok	„ 1.728.—
Rajskie	„ 1.687.50
Rypne — Duba	„ 1.319.60
Starowsianka	„ 1.728.—
Strzelbice	„ 1.296.—
Toroszówka — Petronafta	„ 1.890.—

Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — maj 1936 r.:

Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona	zł. 1.289.—
Bitków Franco — Polonaise	„ 1.366.—
Bitków — Pasieczna loco Dąbrowa	„ 1.490.—
Bitków Standard — Nobel	„ 1.439.—
Bitków Stella — Zofja, Grabownica — Humniska benzynowa	„ 1.663.—
Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna	„ 1.350.—
Grabownica — Humniska parafinowa	„ 1.393.—
Harklowa	„ 1.226.—
Humniska — Brzozów	„ 1.631.—
Iwonicz, Klimkówka, Lubatówka, Wulka	„ 1.259.—
Jaszczew	„ 1.400.—
Klęczany	„ 1.785.—
Kosmacz, Ropienka ad Dukla, Zagórz	„ 1.295.—
Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa	„ 1.195.—
Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka	„ 1.214.—
Kryg czarna	„ 1.107.—
Libusza	„ 1.236.—
Lipie	„ 1.215.—
Lipinki	„ 1.313.—
Łodyna	„ 1.270.—
Majdan Rosulna	„ 1.339.—
Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna	„ 1.391.—
Męcinka parafinowa	„ 1.321.—
Młynki Starawieś	„ 1.782.—
Mokre	„ 1.638.—
Mraźnica Wierzchnia	„ 1.324.—
Potok	„ 1.741.—
Rajskie	„ 1.300.—
Roztoki, Starawieś jasna	„ 1.884.—
Równe Rogi parafinowa	„ 1.123.—
Równe Rogi wolna od parafiny	„ 1.268.—
Rymanów	„ 1.211.—
Rypne	„ 1.328.—
Schodnica	„ 1.484.—
Słoboda Rungurska	„ 1.344.—
Starawieś ciemna	„ 1.750.—
Strzelbice	„ 1.169.—
Szymbark	„ 1.329.—
Toroszówka	„ 1.890.—
Toroszówka — Ewa	„ 1.370.—
Turzepole	„ 1.218.—
Urycz	„ 1.529.—
Wańkowa	„ 1.199.—
Załawie	„ 1.754.—
Zmiennica	„ 1.241.—

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin" wykonała prawo zakupu następujących marek tejże ropy: Białkówka — Winnica, Bitków Franco — Polonaise, Bitków Pasieczna loco Dąbrowa, Bitków Standard — Nobel, Bitków Stella — Zofja, Borysław, Dobrucowa, Grabownica — Humniska benzynowa, Grabownica — Humniska parafinowa, Harklowa, Humniska — Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa, Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Kryg czarna, Kryg zielona, Libusza, Lipie, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan — Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka parafinowa, Młynki Starawieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Roztoki, Równe Rogi parafinowa, Równe Rogi wolna od parafiny, Rypne, Schodnica, Stańkowa, Starawieś ciemna, Strzelbice, Toroszówka, Toroszówka — Ewa, Turzepole, Tyrawa Solna, Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie.

Cena gazu ziemnego.

Cena ta ustalona została przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie dla zagłębia Borysław—Tustanowice — za maj b. r. na

4.21 groszy za 1 m^3.

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, t. j. koszty tłoczenia i t. p.

W y d a w c a: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kopernika 4, III. p.
Redaktor odpowiedzialny: **Józef Szlemiński.**
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.